CITYRIDER

SCOOTER • ΠΑΠΙ • ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

T2
ΙΟΥΛΙΟΣ 2017

HONDA FORZA 125
SUZUKI GSX-R 250
KTM DUKE 390
KAWASAKI VERSYS-X 300



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΝΕΝΕΣ·ΑΦΙΕΡΩΜΑ MOPEDS·ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΤΗ ΖΕΣΤΗ


WWW.KTM.COM
ΜΕ €92 ΤΟ ΜΗΝΑ!
ΑΠΟΚΤΑΣ ΤΗΝ ΚΑΙΝΟΥΡΙΑ ΣΟΥ ΚΤΜ
www.npagoni@otenet.gr
KTM
0%
ΕΠΙΤΟΚΙΟ
100%
DUKE
KTM 200 DUKE MY16
Λιανική τιμή € 3.490
Διαθέσιμα χρώματα Λευκό
Προκαταβολή € 1.330
Δόσεις 24 x € 92*/μήνα
KTM 390 DUKE ABS MY16
Λιανική τιμή € 4.690
Διαθέσιμα χρώματα Λευκό & Μαύρο
Προκαταβολή € 1.450
Δόσεις 24 x € 137*/μήνα
* η προσφορά ισχύει για περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών. **Στις δόσεις περιλαμβάνονται έξοδα φακέλου 48€
ΔΙΑΘΕΣΙΜΕΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ ΤΗΣ ΚΤΜ:
» DELTA MOTORCYCLES, Πλαταιών 4-6, Γκάζι, 210 9248996 » EMC ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Θηβών 27, Περιστέρι, 210 5910568 » RACING CENTER 500, Λ.Βουλιαγμένης 500, Άλιμος, 210 9927212 » FANMOTO ΣΤΡΩΜΑΤΙΑΣ, Ηρ.Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 210 9955451 » PADDOCK 512 ΑΛΕΞΙΟΥ, Λ. Μεσογείων 512-514, Αγ. Παρασκευή, 210 6011555 » ΣΑΡΕΛΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ, Ν.Ε.Ο. Πατρών-Αθηνών 117, Πάτρα, 2610 451052 » ΜΙΜΙΚΟΣ MOTOSHOP, Ρόδων & Ε.Ο. Χαλκίδας-Αιδηψού, Χαλκίδα, 22210 60438 » ΚΑΡΕΛΛΗΣ ΕΠΕ, 2ο ΧΛΜ Ν.Ε.Ο. Λαμίας-Αθηνών, Λαμία, 22310 23563 » ΣΙΩΚΗΣ ΑΕ, Βενιζέλου & Ζάππα 2, Τρίκαλα, 24310 74200 » DELTA MOTORCYCLES, Κ. Καραμανλή 27, Θεσσαλονίκη, 2311 824 700 » ΔΡΑΜΟΝ ΑΦΟΙ ΚΑΡΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δημοκρίτου 6, Ξάνθη, 25410 84555 » RACING DESIGN, Λ. Ηρακλειδών 238, Ιαλυσός Ρόδος, 22410 92100 » ALFA MARINE & MOTOR, Αρτέμιδος 3η Πάροδος, Γουλιμίδες Καλαματά, 27210 82035 » IXODES ΧΑΧΑΔΑΚΗΣ, Α. Παπανδρέου Ερμούπολη Σύρος, 22810 83620 » CHIOS TECHNMOTO, Μαστρολεάνδρου 5, Χίος, 22710 44168 » ΤΖΕΜΑΝΑΚΗΣ, Λ. Καραμανλή 14, Χανιά, 28210 94884 » BIKERS & BIKES, Εθν.Παλαιοκαστρίτσας, Σολάρι Κέρκυρα, 26610 44460 » ΑΜΑΝΑΤΙΑΔΗΣ, Κυρακαλή Γρεβενά, 24620 22352 » N.R.G. MOTO ACTION, Χάλκη Λάρισα, 2410 961641
YouTube
KTM
Βάλτο καλά στο κεφάλι σου
MOTOREX
KTM Group Partner

Ζακέτα να βάλεις!



Το γνωστό γνωμικό της ελληνίδας μάνας, ‘‘ζακέτα να βάλεις”, θα έπρεπε να ακούγεται ανάλογα και σε κάθε περίπτωση που κάποιος αναβάτης ξεκινά την βόλτα του με το αγαπημένο του δίτροχο, χωρίς τον απαραίτητο εξοπλισμό. Τον απαραίτητο, όχι τον προαιρετικό. Γιατί ο εξοπλισμός αναβάτη στην καθημερινή μετακίνηση, δεν είναι προαιρετικός. Αυτό πρέπει να μας είναι ξεκάθαρο όταν οδηγούμε μοτοσυκλέτα, scooter, παπί. Άσχετα με το αν θα κινηθούμε σε μεγάλη διαδρομή ή σε μικρή ακτίνα γύρω από το σπίτι ή την δουλειά μας. Έρευνες έχουν δείξει ότι το 70% των θανατηφόρων συμβαίνουν με ταχύτητες κάτω των 60χ.α.ω. και σε απόσταση έως και 20 χιλιόμετρα από το σπίτι ή την εργασία μας. Γιατί είναι τα μέρη που γνωρίζουμε καλά, και μπορούμε να είμαστε χαλαροί. ‘‘Εδώ δίπλα πάω, που να φοράω κράνος τώρα”, ή, ‘‘τα ξέρω τα στενά, δεν περνάει κανείς”. Και περνάει, και σε χτυπάει, και δεν φοράς εξοπλισμό και, δυστυχώς, δεν έχεις άλλο ‘‘κανονάκι” να παίξεις.

Το κράνος δεν είναι αξεσουάρ του δίτροχου. Ούτε το μπουφάν με τα προστατευτικά. Ούτε τα γάντια.
Δεν θα χαλάσει το make up ή το μαλλί αν βάλεις κράνος - αυτά, φτιάχνονται εύκολα.

Στα Riding Tips, στην σελίδα 115, αφιερώνουμε την ενότητα στον εξοπλισμό. Αφιερώστε κι εσείς λίγο χρόνο να τον επιλέξετε, και να τον φορέσετε. Και καλές βόλτες!

Τάκης Μανιάτης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΙΟΥΛΙΟΣ 2017

CITYRIDER
SCOOTER • ΠΑΠΙ • ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ











ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

ΤΑΚΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΑΡΧΙΣΥΝΤΑΚΤΗΣ

ΘΟΔΩΡΗΣ ΞΥΔΗΣ

ΣΥΝΤΑΞΗ

ΣΠΥΡΟΣ ΤΣΑΝΤΗΛΑΣ, ΑΛΕΞΗΣ ΓΛΥΝΙΑΔΑΚΗΣ, ΤΖΟ ΛΑΔΑ, ΝΙΚΟΣ ΠΡΟΒΙΑΣ, ΘΟΔΩΡΗΣ ΞΥΔΗΣ, ΚΩΣΤΑΣ ΓΑΜΒΡΟΥΛΗΣ, ΤΖΕΗΝ ΣΑΜΠΑΝΙΚΟΥ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ

THIERRY SARASYN, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΑΚΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΤΣΟΥΛΑΣ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ, ΝΙΚΟΣ ΖΟΥΡΝΑΤΖΗΣ,
ΘΑΝΑΣΗΣ ΧΟΥΝΤΡΑΣ
VINCENT BURGER
THIERRY DRICOT,
LIVIA SCHERMERHORN

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΩΣΤΑΚΟΣ

ART DIRECTOR

ΣΤΕΛΙΟΣ ΤΣΙΜΠΙΔΗΣ

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

info@cityrider.gr
ΣΥΝΤΑΞΗ editor@cityrider.gr,
ΠΩΛΗΣΕΙΣ sales@cityrider.gr
ΤΗΛΕΦΩΝΟ 2110135574,
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΥΔΙΑΣ 75 & ΤΣΑΦΟΥ

www.cityrider.gr



Βάρκιζα - 5 Ιουλίου

Suzuki - V-Strom Family

Η οικογένεια V-Strom παρουσιάστηκε επίσημα στους δημοσιογράφους την Τετάρτη 5 Ιουλίου, στο Island, στην Βάρκιζα. Σε έναν καλοκαιρινό χώρο, μας περίμενε το νέο V-Strom 250 (αναμένεται τον Σεπτέμβριο) μαζί με τα μεγαλύτερα V-Strom 650 / 1000 αλλά και τις “χωμάτινες” εκδόσεις τους με ακτινωτούς τροχούς, V-Strom 650/1000 XT.
Νέα μοντέλα, νέα χρηματοδοτικά, σχέδια για το μέλλον και άλλα, συνοδεύτηκαν από την οδήγηση, με την ημέρα να κλείνει με καλό φαγητό και συζήτηση.





3 Ιουλίου Δευτέρα - Γερμανία

Διάκριση για την Ελλάδα και τα DNA φίλτρα





Στο ίδιο μέρος, πέντε χρόνια αργότερα, η ελληνική εταιρία DNA Filters παραλαμβάνει το δεύτερο βραβείο σχεδιασμού διεθνούς εμβέλειας, “Red Dot Award”. Αυτή τη φορά, ο Μάριος Νικολαΐδης βραβεύεται για τα Universal Leather Top φίλτρα, στην κατηγορία Product Design και πλέον τα συγκεκριμένα φίλτρα θα κοσμούν το μουσείο του κέντρου design του Essen.





Πέμπτη 12 Ιουλίου- Κάντζα

BETA Welcome Party



Τα νέα μοντέλα της BETA για το 2018 έφτασαν στην Ελλάδα και η ελληνική αντιπροσωπεία The Fuoristrada Co μαζί με το κατάστημα BETA - Chachagias Racing Team προχώρησαν σε ένα welcome party προκειμένου να τα δουν από κοντά και οι φανατικοί της φίρμας. Αγωνιζόμενοι, φίλοι της μάρκας, αλλά και γνωστοί και περαστικοί, απόλαυσαν μουσική, μπύρα και φαγητό, σε λευκό και κόκκινο φόντο BETA.

Μπουφάν Nordcap Hyper Pro

4 SEASON jacket με αξεπέραστη σχέση ποιότητας / τιμής.

Προσφέρει άνεση και προστασία στο κρύο αλλά στη ζέστη, χάρη στις πλήρως αποσπώμενες επενδύσεις και στους 8 ρυθμιζόμενους αεραγωγούς.

Τεχνικά χαρακτηριστικά:
- Κατασκευασμένο από ύφασμα τύπου cordura 500D υψηλής αντοχής.
- Λεπτομέρειες από γνήσιο δέρμα στα μανίκια
- Διάτρητη επένδυση για καλύτερη διαπνοή
- Αποσπώμενη αδιάβροχη και αντιανεμική μεμβράνη, που επιτρέπει τη διαπνοή
- Αφαιρούμενη θερμική επένδυση
- CE EN1621-1 πιστοποιημένες προστασίες στους ώμους και τους αγκώνες
- Προστασία πλάτης
- Ρύθμιση της θερμοκρασίας με 6 αεραγωγούς μπροστά (στα μανίκια, στο στήθος και στους ώμους) και 2 αεραγωγούς πίσω για την εξαγωγή του θερμού αέρα.
- 2 εξωτερικές τσέπες μπροστά, μεγάλη τσέπη πίσω, εσωτερική τσέπη εγγράφων και τσέπη για κινητό τηλέφωνο.
- Τέλεια εφαρμογή με ρυθμιζόμενους ιμάντες στην μέση και στα μανίκια, κουμπιά ρύθμισης στους καρπούς και μικρομετρικό σύστημα κλεισίματος στον λαιμό.

Τιμή: € 178,00


NORDCAP

Στον Τάκη Μανιάτη

“Η μοτοσυκλέτα είναι διέξοδος, είναι ο ψυχολόγος μου”

Από τηλεοπτικός barman με Harley-Davidson στο ‘’Κωνσταντίνου και Ελένης”, εκπαιδευτής στην σχολή ασφαλούς οδήγησης Riding School. Η μετάβαση από την υποκριτική στην... εκπαίδευση, με όχημα πάντα τους δύο τροχούς. Ο Στέργιος Νένες έχει πολλά να μας πει!


YAMAHA
PW
50



Π

Πως ξεκινάει η καριέρα σου με την τηλεόραση;

Έτσι κι αλλιώς στη ζωή μου έκανα πολλά πράγματα από μικρός, και οι πρώτες επαγγελματικές μου δραστηριότητες είχαν να κάνουν με marketing, πωλήσεις και πολυεθνικές εταιρίες, σε κάποια στιγμή όμως σκέφτηκα απλά τι θα ήθελα να κάνω στη ζωή μου ώστε να είμαι ευτυχισμένος.
Μέσα σε μία νύχτα παραιτήθηκα και αποφάσισα να πάω στην δραματική σχολή, με την ελπίδα να κυνηγήσω το όνειρο μου και να είμαι χαρούμενος. Έτσι ξεκίνησα λοιπόν με την τηλεόραση, αν και τηλεόραση δεν έχω κάνει πολλή. Συνδέθηκα όμως με αυτήν λόγω της τεράστιας επιτυχίας του “Κωνσταντίνου και Ελένης” που έγινε “classic” κάτι σαν τις παλιές ελληνικές ασπρόμαυρες ταινίες και παίζεται μέχρι και τώρα συνεχώς.

Με τις μοτοσυκλέτες πως “κόλλησες”;

Από μικρός, το όνειρο μου ήταν να πάω στην Ιταλία να σπουδάσω κάτι σε μηχανικός, οδηγός, σχεδιαστής, κάτι σχετικό με τροχούς και μηχανοκίνητα γενικά.
Ξεκίνησα να οδηγώ στα 12, αλλά οι δικοί μου ήταν πολύ εχθρικοί απέναντι στους δύο τροχούς, είχα χάσει τότε έναν φίλο που ήταν 14χρονών, καταλαβαίνεις… αλλά υπήρχε η λαχτάρα πάντα! Έχω αγάπη και για το αυτοκίνητο, αλλά πάντα η μοτοσυκλέτα ήταν αυτή που με κέρδιζε και εξακολουθεί να με κερδίζει.
Απέκτησα την πρώτη δική μου μοτοσυκλέτα όταν ήμουν 21 με την πρώτη μου δουλειά. Η συνέχεια ήταν να διαβάζω τα περιοδικά για να μάθω, και έτσι γνώρισα και τον Θανάση Χούντρα. Έπειτα, μετά από πολλές γρήγορες βόλτες, σε Επίδαυρο, Μπράλο και τις ‘’πίστες” της εποχής, διαπίστωσα ότι κάτι δεν κάνω καλά. Αποφάσισα τότε να την ψάξω, να δω πως μπορώ να μάθω σε σωστές βάσεις!
Τότε εμφανίστηκε το σχολείο μπροστά μου, χωρίς δεύτερη σκέψη πήγα και μέσα σε μισή ώρα μου κρέμασε το σαγόνι από αυτά που έμαθα! Πριν, έβγαινα και λύσσαγα, αλλά πάντα με σεβασμό και όχι σούζες και επιδείξεις σε πλατείες κλπ. Από τότε που πήγα στο σχολείο όμως, κατάλαβα ότι αυτό ήθελα να κάνω, απέκτησα track bike και οδηγώ γρήγορα μόνο σε πίστα και ποτέ έξω. Μπήκα σε μία διαδικασία εκπαίδευσης εκπαιδευτού και κατάφερα να συνδυάσω την αγάπη μου για τους δύο τροχούς με την ανάγκη για βοήθεια σε μοτοσυκλετιστές που το χρειάζονται.





Από μαθητής λοιπόν δάσκαλος ε;

Πάντα γυρόφερνα το αντικείμενο, και από το 2015 ασχολούμαι επίσημα ως εκπαιδευτής με το Riding School του Θανάση Χούντρα. Με στόχο να το παλέψουμε ακόμη πιο έντονα, με την δημιουργία της Junior Academy, της πρώτης ακαδημίας στην Ελλάδα. Έχει όνομα, βάση, πίστα, εγκαταστάσεις, και ελπίζουμε ότι αυτό που προσφέρουμε είναι πραγματικά χρήσιμο υπηρετώντας την ασφάλεια και την εκμάθηση νέων αναβατών μέσω της σωστής εκπαίδευσης. Φύγαμε πλέον από το κλασικό ‘‘αυτοδίδακτος, στην αλάνα με δανεικό μηχανάκι” και μπήκαμε στην νέα εποχή που εκπαιδεύουμε σωστά τους μελλοντικούς μοτοσυκλετιστές.

-Όσον αφορά στην Παιδική Ακαδημία, τι περιλαμβάνει ένα σεμινάριο; Τι θα συναντήσει ο πιτσιρικάς εκεί;

Η σχολή αυτή τη στιγμή παρέχει μικρές μοτοσυκλέτες στους νέους που έρχονται εκεί και φυσικά τον απαραίτητο εξοπλισμό. Το παιδί που ξεκινάει δεν χρειάζεται να ξέρει κάτι αλλά απλά να έρθει εκεί και να περάσει ευχάριστα.
Είναι ένα μάθημα που έχει διάρκεια μιάμιση ώρα, φυσικά παρουσία εκπαιδευτή. Το παιδί που ξεκινάει δεν χρειάζεται να ξέρει τίποτα ή να έχει τίποτα, πέραν της ισορροπίας (να ξέρει δηλαδή ποδήλατο). Ακόμη και αν δεν ξέρει πάλι μπορούμε να κάνουμε μαζί αλλά δεν υπάρχει λόγος να κάνουμε μαζί ισορροπία.
Παρέχεται εξοπλισμός (μοτοσυκλέτα, καύσιμα κ.λ.π. και προστατευτικός εξοπλισμός) και ξεκινάει ένα είδος εκπαίδευσης που εγώ συνηθίζω να λέω ότι είναι μια προπόνηση. Εκεί το παιδί είναι πάντα υπό την επίβλεψή μας και όσο λιγότερο έχει οδηγήσει τόσο το καλύτερο για εμάς, για έτσι δεν θα έχουν υϊοθετήσει κακές συνήθεις στην οδήγηση.

-Μίλησε μας λίγο περισσότερο γι' αυτό...

Το ένστικτό μας, μας υπαγορεύει λάθους τρόπους οδήγησης, να κάνουμε ανάποδα τα πράγματα. Δηλαδή αυτά που ενστικτωδώς μας βγαίνουν όταν "μαθαίνουμε" μόνοι μας, δεν υπηρετούν τη μοτοσυκλέτα, είναι λάθος. Το καλό με τα παιδιά λοιπόν είναι ότι ακόμα ο εγκέφαλος τους είναι λευκή σελίδα και εμείς "εγγράφουμε" από την αρχή τον σωστό τρόπο οδήγησης.
Είναι πολύ ευχάριστο να βλέπεις τα παιδιά να τ ανταποκρίνονται σε αυτό! Ανταποκρίνονται και οι γονείς, ανησυχούν βέβαια λίγο στην αρχή, λογικό είναι, αλλά όταν βλέπουν την προσέγγιση μας και το πώς δουλεύουμε, ησυχάζουν. Αυτό είναι η μεγαλύτερη



Να σημειωθεί ότι αν μπορούσα τώρα θα ήθελα να έχω ένα από εκείνα τα υπέροχα γκαράζ που ονειρευόμαστε όλοι με ένα από όλα, από κλασικά μέχρι Britten!

επιβράβευση για εμάς, το ότι μας εμπιστεύονται άμεσα και τα παιδιά και οι γονείς τους. Ξέρεις, έχει πολύ μεγάλη σημασία, γιατί ξαφνικά εμπιστεύεται κάποιος το παιδί του σε ένα Στέργιο που θα του πει "κάνε αυτό - άνοιξε γκάζι εκεί" και τέτοια, κάτι το οποίο δεν είναι εύκολο…

-Με τους "μεγαλύτερους" αναβάτες;

Η μεγάλη μου ελπίδα είναι ότι αλλάζουμε σιγά-σιγά. Αλλάζουμε και καταλαβαίνουμε ότι δεν ξέρουμε τα ίδια πράγματα με ανθρώπους που το έχουν μελετήσει όλο αυτό. Ο κόσμος αγροάζει μια μοτοσυκλέτα όσες χιλιάδες ευρώ και αν κάνει, λίγα ή πολλά, παίρειω ένα κράνος, ένα μπουφάν, ε, το να επενδύσουμε κάτι για μας που αφορά στη εκπαίδευση και στην οδήγησή μας, αυτό το πράγμα νομίζω πραγματικά μπορεί να το καταλάβει ο οποιοσδήποτε…. όποιος δεν το καταλαβαίνει είναι πολύ δύσκολο να τον μετακινήσεις γιατί είναι «παλιάς γενιάς και δεν μπορεί να το καταλάβει με τίποτα». Είναι σα να λέμε κράνος φουλ φέις ή όχι; Ρε φίλε δεν σε νοιάζει αν θα σπάσεις το σαγόνι σου; Θα χτυπήσω με νοιάζει αν θα σπάσω το σαγόνι δεν με νοιάζει;

-Τι είναι η μοτοσυκλέτα για σένα;

Ξεκίνησε και ευτυχώς παραμένει πολύ μεγάλη απόλαυση. Είναι διέξοδος, είναι ο ψυχολόγος μου, σε παρέες με πολύ αγαπημένους φίλους, έχω πει ότι έχω βρει εκεί τις δύο στιγμές που δεν σκέφτομαι τίποτα άλλο: όταν είμαι πάνω στη



σκηνή και όταν είμαι με τη μοτοσυκλέτα στην πίστα. Μου παίρνει δηλαδή οποιαδήποτε άλλη σκέψη δεύτερου ή τρίτου επιπέδου και με τη διαδικασία που συζητάγαμε πριν για το riding School και την παιδική ακαδημία έχει αποκτήσει μία διάσταση που δεν είχα συλλάβει ποτέ. Οπότε νομίζω ότι είναι απόλυτο στοιχείο της ζωής μου και στοιχείο που έχει παίξει πάρα πολύ μεγάλο ρόλο στη διαμόρφωση του χαρακτήρα μου.

-Στα γυρίσματα που είχες με Harley-Davidson εσύ είχες τότε Honda CBR;

Είχα CBR 900 RR και VFR

-Και φαινόσουν "Χαρλεάς"

Ναιαιαι (γέλια) . Πολύ Χαρλεάς! Να σημειωθεί ότι αν μπορούσα τώρα θα ήθελα να έχω ένα από εκείνα τα υπέροχα γκαράζ που ονειρευόμαστε όλοι με ένα από όλα, από κλασικά μέχρι Britten!


FOR TODAY'S
ORIGINALS.
BARBOUR
INTERNATIONAL
TRIUMPH

“Ρόδες” άτοκα με 92 ευρώ το μήνα!





BMW G 310 R & KTM 200 Duke

Δύο πολύ ενδιαφέροντα άτοκα χρηματοδοτικά προγράμματα από τις BMW και KTM υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην ελληνική αγορά που σας επιτρέπουν να κάνετε δικό σας έναν εκ των G 310 R και 200 Duke αντίστοιχα, με χαμηλή προκαταβολή και δόση 92 ευρώ το μήνα! Ποτέ η απόκτηση μίας μικρής μοτοσυκλέτας για καθημερινή μετακίνηση δεν ήταν τόσο εύκολη. Διαβάστε στις σελίδες που ακολουθούν τις λεπτομέρειες για την απόκτηση αλλά και πληροφορίες για κάθε μία ξεχωριστά.

Zero2Ride από τη BMW Financial Services

Το νέο χρηματοδοτικό πρόγραμμα Zero2Ride (για όλα τα μοντέλα BMW) από τη BMW Financial Services έχει τα εξής χαρακτηριστικά: 0% επιτόκιο, προκαταβολή από 30% και διάρκεια έως 36 μήνες. Το εν λόγω χρηματοδοτικό πρόγραμμα ισχύει μέχρι και τις 31 Ιουλίου 2017. Συγκεκριμένα για την απόκτηση του νέου BMW G 310 R το χρηματοδοτικό έχει ως εξής:

-Λιανική τιμή: Από 4.590 ευρώ
-Επιτόκιο: 0%
-Δόσεις 36
-Προκαταβολή: 1.732,50 ευρώ
-Μηνιαία Δόση: 91,56 ευρώ

Μάθε όλες τις λεπτομέρειες στα καταστληματα BMW





Τι πρέπει να γνωρίζετε για το BMW G 310 R

Η νέα γυμνή μοτοσυκλέτα της BMW, είναι η πρώτη προσπάθεια της γερμανικής εταιρίας στους μικρούς-μεσαίους κυβισμούς έπειτα από δεκαετίες. Οι άνθρωποι της BMW την πρόσεξαν ιδιαίτερα ώστε ο αναβάτης που θα την προτιμήσει να έχει ακριβώς ό,τι χρειάζεται στην καθημερινότητά του. Σχεδίαση και ποιότητα σε υψηλά επίπεδα με τον έλικα στο ρεζερβουάρ να δίνει και το απαραίτητο πρεστίζ, αρκούντως δυνατός κινητήρας για να κινηθείτε με ασφάλεια και εκτός των τειχών της πόλης και συμπεριφορά που μπορεί να βάλει τα γυαλιά και σε μεγαλύτερου κυβισμού μοτοσυκλέτες. Η θέση οδήγησης θα σας κρατήσει ξεκούραστους, ενώ θα σας δώσει πολύ καλό έλεγχο στις μανούβρες αλλά και όταν κινηθείτε πιο γρήγορα σε μια διαδρομή με στροφές.

Κυβισμός: 313 κ.εκ.
Ισχύς: 34 ίπποι
Βάρος: 158,5 κιλά
Ύψος σέλας: 785χλστ.

KTM SEE: 200/390 Duke πιο προσιτά από ποτέ

Το 200άρι Duke, μοντέλο 2016, μπορεί πλέον να γίνει δικό σας με το εξής χρηματοδοτικό πρόγραμμα:

KTM 200 Duke MY 16
-Λιανική τιμή: 3.490 ευρώ
-Επιτόκιο: 0%
-Δόσεις: 24
-Προκαταβολή: 1.330 ευρώ
-Μηνιαία Δόση: 92 ευρώ
-Διαθέσιμα χρώματα: Λευκό

Επισκεφθείτε σήμερα έναν συνεργάτη KTM, κλείστε ραντεβού για test ride και επωφεληθείτε από τα μοναδικά προνόμια της εταιρίας: 2 χρόνια εγγύηση απεριορίστων χιλιομέτρων και 2 χρόνια Δωρεάν πανευρωπαϊκή οδική βοήθεια. Το χρηματοδοτικό ισχύει μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων.

Περισσότερες λεπτομέρειες στα καταστληματα KTM

Τι πρέπει να γνωρίζετε για το KTM 200 Duke

Το 200άρι Duke είναι μια εκπληκτική μοτοσυκλέτα για καθημερινή χρήση και όχι μόνο. Οι Αυστριακοί παρέδωσαν σεμινάρια κατά το σχεδιασμό του καθώς έχει ακριβώς ό,τι χρειάζεται κάποιος για να κινηθεί με ταχύτητα, ευκολία και ασφάλεια στους δρόμους της πόλης. Το πραγματικά μικρό βάρος των 125 κιλών, το καθιστά ιδανικό και για αναβάτριες, το μεγάλο κόψιμο του τιμονιού θα σας επιτρέψει να ελιχθείτε με ευκολία ανάμεσα στα αυτοκίνητα, ενώ το άκαμπτο πλαίσιο, σε συνδυασμό με τα εξαιρετικά περιφερειακά θα επιτρέψουν στους “ανήσυχους” αναβάτες να εξερευνήσουν και την πραγματικά σπορ πλευρά της μοτοσυκλέτας. Ο μικρός κινητήρας είναι ιδιαίτερα ζωηρός σε απόδοση θυμίζοντας 250άρη και η μικρή του κατανάλωση εγγυάται την οικονομία στο πορτοφόλι σας.

Κυβισμός: 200 κ.εκ.
Ισχύς: 26 ίπποι
Βάρος: 125 κιλά
Ύψος σέλας: 810 χλστ.



Σημείωση: Το συγκεκριμένο άτοκο χρηματοδοτικό πρόγραμμα ισχύει και για το 390 Duke, που μπορεί να γίνει δικό σας με προκαταβολή 1.450 ευρώ και μηνιαία δόση 137 ευρώ.


SWM
Speedy Working Motorcycles
SWM
MY GARAGE MY PASSION
RS 650R - 6.750€
SM 650R - 6.850€
ON-OFF
RS 500 - 6.690€
RS 300 - 6.490€
ENDURO COMPETITION
MY GARAGE MY PASSION
Silver Vase 440 - 5.580€
Gran Milano 440S - 5.880€
Classic
Delta
MOTORCYCLES
Αθήνα
Πλαταιών 4-6, Γκάζι
Τηλ.: 210 2756706,
SWM


Παναγιωτόπουλος Α.Ε.
Μέλος του Δικτύου Επίσημων Εμπόρων Μοτοσικλετών BMW Hellas AE
The Ultimate Riding Machine
Η νέα G 310 R . Η πρώτη BMW roadster κάτω από 500 cc !
Ένας κύλινδρος, χαμηλό βάρος, δυναμικές επιδόσεις – η BMW G 310 R διαθέτει όλα τα σημαντικά, τίποτα περιττό. Η δυναμική, εκφραστική σχεδίαση αποκαλύπτει άμεσα το ζωηρό, ισχυρό χαρακτήρα της και την κάνει να ξεχωρίζει στην κατηγορία της. Μάθε περισσότερα στο panagiotopoulos.bmw-motorrad.gr
MAKE LIFE A RIDE.
Α. Παναγιωτόπουλος ΑΕ
Κανάρη 9, Γέρακας, 15344
τηλ.: 210-6046940, email: info@bmw-panagiotopoulos.gr
facebook.com/bmw.panagiotopoulos
instagram.com/bmw.panagiotopoulos
Βάλτο καλά στο κεφάλι σου
3asy Ride
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Η BMW Motorrad συνιστά
ADVANTEC
ORIGINAL BMW ENGINE OIL

ΤΕΟΜΟΤΟ:
Σεμινάρια ασφαλούς οδήγησης



Για κάτοχους νέων μοντέλων Kawasaki

Την ευκαιρία να παρακολουθήσουν δωρεάν ένα σεμινάριο ασφαλούς οδήγησης που περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική εξάσκηση, προσφέρει η ΤΕΜΟΤΟ Α.Ε., σε όσους απέκτησαν πρόσφατα ένα μοντέλο της Kawasaki.

“Στα πλαίσια της συνεχούς μέριμνας για την ασφάλεια των αναβατών, η ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε., επίσημη αντιπροσωπεία της Kawasaki στην Ελλάδα, διοργανώνει δύο εκπαιδευτικές ημερίδες ασφαλούς οδήγησης για νέους κατόχους μοτοσυκλετών Kawasaki, σε συνεργασία με δύο από τις σημαντικότερες σχολές εκπαίδευσης μοτοσυκλετιστών στην Ελλάδα: City’s A.R.T. (από την Ομάδα του CALIFORNIA SUPERBIKE SCHOOL) και Riding School (Θανάσης Χούντρας).”, αναφέρει χαρακτηριστικά στην ανακοίνωσή της η εταιρία.

Οι ημερίδες θα διεξαχθούν, στις 16 Σεπτεμβρίου και 8 Οκτωβρίου. Δικαίωμα συμμετοχής έχουν οι νέοι κάτοχοι καινούργιας μοτοσυκλέτας Kawasaki, ανεξαρτήτως τύπου και κυβισμού, με ημερομηνία αγοράς μετά την 1η Ιουλίου 2017. Οι θέσεις είναι περιορισμένες (50). Περισσότερες πληροφορίες: http://kawasa.ki/2utAlir

“Όι μοτοσικλετιστές πρέπει να πεθάνουν”

Κάποιος δεν μας αγαπά καθόλου!

Ένα περίεργο logo με ένα ακόμα πιο περίεργο μήνυμα βρίσκεται στην διεύθυνση bikersmustdie.org, όπου φαίνεται μια μοτοσυκλέτα με φτερά, στεφανωμένη από την φράση “Bikers must die”, δηλαδή “οι μοτοσυκλετιστές πρέπει να πεθάνουν”.
Ο ιστότοπος δεν έχει κάποια άλλη λειτουργία, πέραν του ότι ζητάει το mail του επισκέπτη: ΜΗΝ το κάνετε για να μην ξεχειλίσει ο λογαριασμός σας από spam. Σε αναζήτηση στο Google, βρέθηκε το ίδιο logo και η ίδια φράση, μαζί με τρία σύμβολα που παραπέμπουν στο Ινστιτούτο Έρευνας Μολυσματικών Ασθενειών του στρατού των Η.Π.Α., στο Υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας των Η.Π.Α. και στην επιτροπή πρόληψης και αποτροπής μόλυνσης και ασθενειών, επίσης των Η.Π.Α.
Τώρα ή troll είναι ή κάποιος που το μυαλό του μοιάζει με αφρό από φραπέ. Στα σοβαρά δεν είναι να το παίρνει κανείς πάντως.





Honda και Hitachi ενώνουν τις δυνάμεις τους

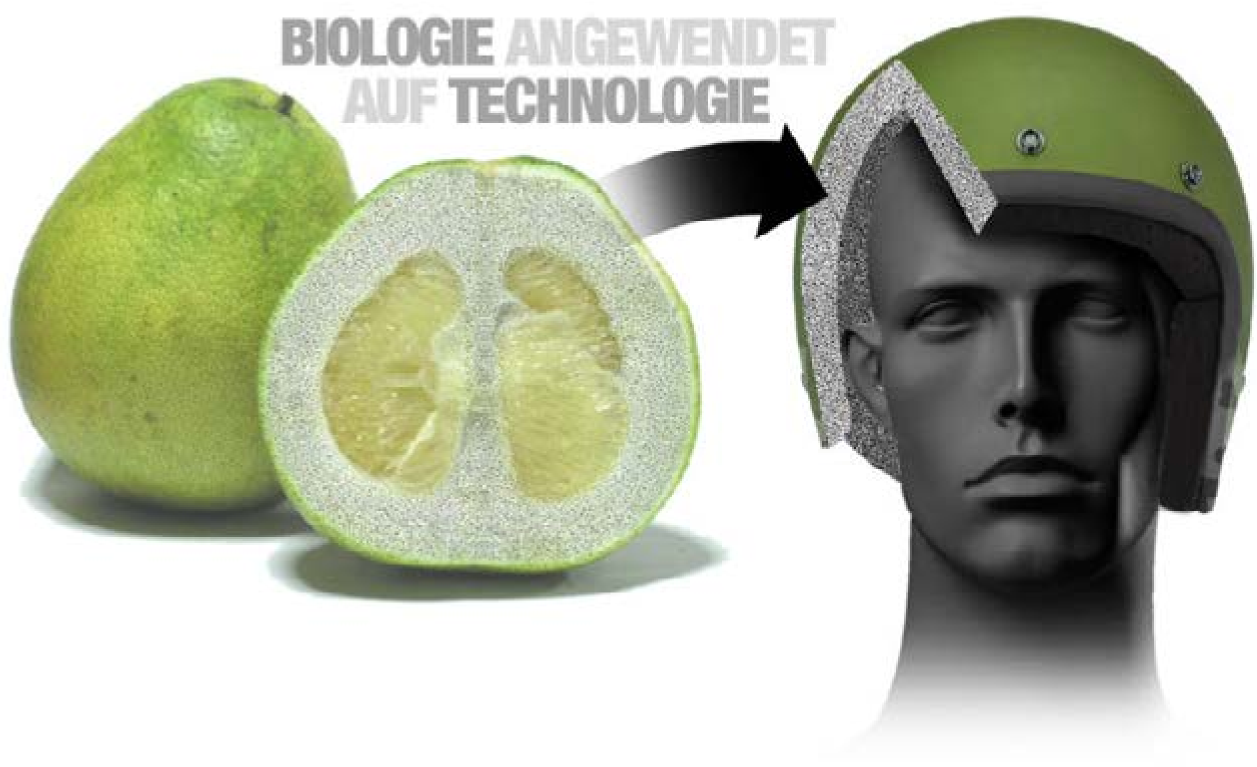
Στόχος, η παραγωγή ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Μια πανίσχυρη κοινοπραξία είναι το αποτέλεσμα της σύμπραξης δύο εταιρειών – κολοσσών, όπως η Honda και η Hitachi. Η κοινοπραξία αυτή, με επενδύσεις που ανέρχονται προς το παρόν στα 34 εκατ. ευρώ, θα έχει ως αντικείμενο την παραγωγή ηλεκτροκίνητων οχημάτων, για λογαριασμό της Honda αλλά και για άλλους κατασκευαστές.

Η Honda προσβλέπει ότι μέχρι το 2025, τα 2/3 των οχημάτων που θα παράγει, θα είναι



υβριδικά και αμιγώς ηλεκτροκίνητα. Παράλληλα έχει καταστήσει σαφές με κινήσεις και δηλώσεις στελεχών της, ότι η ηλεκτροκίνηση, αφορά και τους δύο τροχούς. Το EV Cub, το ηλεκτροκίνητο παπί δηλαδή, δεν θα αργήσει να παρουσιαστεί επισήμως, ενώ η τεχνογνωσία που έχει αποκομισθεί από την εμπλοκή της Honda στο TT Zero, μέσω της Mugen, θα αξιοποιηθεί λογικά και σε μοντέλα παραγωγής.



BMW Motorrad & Adidas: Νέες ιδέες για προστασία

Η φύση μας διδάσκει!
Η φύση μας δίνει λύσεις σε πολλούς τομείς με τους επιστήμονες να παίρνουν παραδείγματα από αυτή και να τα εφαρμόζουν έπειτα με επιτυχία σε κάποιο βιομηχανικό τομέα.
Έτσι σκέφτηκαν και τα τμήματα R &D των Adidas και BMW Motorrad: κοίταξαν στη φύση, συνεργάστηκαν επί τρία χρόνια και δημιούργησαν ρούχα και αξεσουάρ που προστατεύουν αθλητές (adidas) και δικυκλιστές (BMW). Τα ευρήματα τους εντυπωσιακά!

Για παράδειγμα οι ερευνητές εμπνεύστηκαν από τα λέπια του ψαριού –μας φυσικής μορφής ελαφριά και εύκαμπτη πανοπλία- και εξέλιξαν προστατευτικά χρησιμοποιώντας ελαστική βάση με λεπιδωτή επικάλυψη, όπως τα λέπια. Έπειτα έθεσαν τα νέα προστατευτικά αντιμέτωπα με συμβατικά και ανακάλυψε ότι τα “λεπιδωτά” απορροφούσαν αποδοτικότερα τις δυνάμεις, αντιστέκονταν καλύτερα στη διάτρηση και ήταν και 20% ελαφρύτερα.

KTM 200-390 Duke με άτοκες δόσεις



Προσφορά της KTM SEE για stock μοντέλα 2016

Την δυνατότητα απόκτησης των KTM 200 και 390 Duke, μοντέλα 2016, με άτοκο χρηματοδοτικό πρόγραμμα ανακοίνωσε η KTM SEE και την απόκτησή τους ακόμη πιο προσιτή.

Ειδικότερα, το άτοκο χρηματοδοτικό πρόγραμμα είναι 24μηνης διάρκειας και έχει ως εξής:

KTM 200 Duke MY 16
-Λιανική τιμή: 3.490 ευρώ
-Επιτόκιο: 0%
-Δόσεις: 24
-Προκαταβολή: 1.330 ευρώ
-Μηνιαία Δόση: 92 ευρώ
-Διαθέσιμα χρώματα: Λευκό

KTM 390 Duke ABS MY16
-Λιανική τιμή 4.690 ευρώ
-Επιτόκιο: 0%
-Δόσεις: 24
-Προκαταβολή: 1.450 ευρώ
-Μηνιαία Δόση: 137 ευρώ
-Διαθέσιμα χρώματα: Λευκό & Μαύρο

Επισκεφθείτε σήμερα έναν συνεργάτη KTM, κλείστε ραντεβού για test ride και επωφεληθείτε από τα μοναδικά προνόμια της εταιρίας: 2 χρόνια εγγύηση απεριορίστων χιλιομέτρων και 2 χρόνια Δωρεάν πανευρωπαϊκή οδική βοήθεια.

Η προσφορά ισχύει μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων

Ανασφάλιστα οχήματα – Ψάχνουν λύσεις για τα λάθη

Διασταύρωση λίστας και «δεύτερη ευκαιρία» στους παραβάτες

Να συμμαζέψουν τα ασυμμάζευτα προσπαθούν στην κυβέρνηση, μετά το φιάσκο με την αποστολή των προστίμων σε κατόχους ανασφάλιστων αλλά και ασφαλισμένων οχημάτων.

Με τον αριθμό των λανθασμένων ειδοποιητηρίων να ξεπερνά τα 450.000 σε σύνολο 1,15 εκατ., η καταβολή των προστίμων "πάγωσε", ενώ αναζητούνται λύσεις για να διευθετηθεί το ζήτημα το συντομότερο.

Προς εξέταση είναι το ενδεχόμενο να διασταυρωθούν τα στοιχεία ανάμεσα σε ασφαλιστικές εταιρίες, εφορίες και υπουργείο μεταφορών, ώστε να αφαιρεθούν από τη λίστα τα λανθασμένα ειδοποιητήρια.

Προτάθηκε επίσης το να δοθεί η ευκαιρία στους κατόχους ανασφάλιστων οχημάτων, να τα ασφαλίσουν ή να καταθέσουν πινακίδες, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, χωρίς την καταβολή προστίμου.



Piaggio: Νέα χαμηλότερη τιμή για Beverly 300

Το Piaggio Beverly 300 ABS, ένα από τα best sellers της ελληνικής αγοράς διατίθεται σε νέα χαμηλότερη τιμή, 4.090 ευρώ, που μεταφράζεται σε όφελος 290 ευρώ.
Ειδικότερα οι τιμές των εκδόσεων του Beverly διαμορφώνονται ως εξής:
Beverly 300 ABS: 4.090 ευρώ
Beverly 300 S ABS: 4.090 ευρώ
Beverly 300 “POLICE” ABS: 4.190 ευρώ

Επισκεφτείτε σήμερα ένα σημείο πώλησης Piaggio για να επιλέξετε την έκδοση που σας ταιριάζει και να επωφεληθείτε από τις προνομιακές τιμές που ισχύουν για περιορισμένο αριθμό οχημάτων.



Ολυμπία Οδός - Σε λειτουργία ο νέος κόμβος Ζευγολατιού

Έναρξη νέου συστήματος διοδίων στην Κορίνθου- Πατρών
Σε λειτουργία βρίσκεται πλέον ο νέος κόμβος Ζευγολατιού και παράλληλα τίθεται σε ισχύ το σύστημα διοδίων στο νέο αυτοκινητόδρομο Κορίνθου–Πατρών.
Η μετάβαση στο νέο σύστημα θα γίνει σταδιακά, αρχής γενομένης από το τμήμα Κόρινθος - Ξυλόκαστρο, όπου η χρέωση στον υφιστάμενο μετωπικό σταθμό του Κιάτου θα γίνεται και στις δύο κατευθύνσεις, ενώ ξεκινάει η λειτουργία των πλευρικών σταθμών διοδίων στον Κόμβο Ζευγολατιού (χρέωση από/ προς Αθήνα) και στον κόμβο Κιάτου (χρέωση από/προς Πάτρα)
Οι νέοι πλευρικοί σταθμοί διοδίων Κιάτου και Ζευγολατιού θα λειτουργούν με μηχανήματα Αυτόματης Πληρωμής ή με Χρήση Πομποδέκτη.





Ολοκληρώνονται οι αυτοκινητόδρομοι

Τέλη Αυγούστου τα τελευταία μικρά τμήματα

Αν και το μεγαλύτερο μέρος των οδικών αξόνων παραδόθηκε στην κυκλοφορία, τα τελευταία κομμάτια θα είναι έτοιμα τέλη Αυγούστου σύμφωνα, με ρεπορτάζ της ιστοσελίδας insider.gr .

Ολυμπία Οδός (Ελευσίνα - Κόρινθος – Πάτρα)

Το μεγαλύτερος μέρος της Ολυμπίας Οδού έχει ήδη παραδοθεί και απομένουν πέντε τμήματα του οδικού άξονα στα σημεία Καμάρι, Δερβένι, Καμάρες, Αραχωβίτικα και Ρίο.

Ιόνια Οδός (Αντίρριο - Ιωάννινα)

Η Ιονία Οδός, “χρωστά” ακόμη 41 χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομων. Στο τμήμα από Αμφιλοχία - Σελλάδες Άρτας υπολείπεται η παράδοση των 27 χλμ., ενώ υπάρχει και το τελευταίο κομμάτι «Πέρδικα Ιωαννίνων – Εγνατία» μήκους 14 χιλιομέτρων.

Κεντρική Οδός (Ε65)

Αυτός είναι ο μοναδικός από τους πέντε αυτοκινητοδρόμους, όπου δεν έχει υπάρξει μέχρι στιγμής καμία παράδοση λόγω κωλύματος με τις απαλλοτριώσεις. Σήμερα το έργο έχει ολοκληρωθεί κατά 90% και απομένει η το τμήμα Ξυνιάδα-Ανάβρα.

Σταμάτησε το Royal Enfield Himalayan

Πολλά προβλήματα αναφέρουν οι πρώτοι ινδοί ιδιοκτήτες

Μετά την διάθεση των πρώτων Himalayan, οι ιδιοκτήτες τους άρχισαν να παραπονιούνται για πολλά προβλήματα, καταφεύγοντας στις κατά τόπους αντιπροσωπείες.
Τα προβλήματα εντοπίζονται… σχεδόν παντού, με τους άτυχους ιδιοκτήτες να κάνουν λόγο ότι πρόκειται για την πιο προβληματική μοτοσυκλέτα που έχει κυκλοφορήσει στην Ινδική αγορά!
Σύμφωνα με πληροφορίες, η παραγωγή της πρώτης έκδοσης του Himalayan σταμάτησε την 1η Απριλίου ενώ σταμάτησε και η πώληση stock από τους αντιπροσώπους.

Η Royal Enfield ετοιμάζει πυρετωδώς μια δεύτερη έκδοση προσθέτοντας παράλληλα ψεκασμό και ABS. Στους ιδιοκτήτες της πρώτης γενιάς του μοντέλου, η εταιρεία δεσμεύτηκε να επισκευάσει / αντικαταστήσει τις μοτοσυκλέτες τους.
Στην φωτογραφία, ένας αγανακτισμένος ιδιοκτήτης του Himalayan, πάρκαρε την προβληματική μοτοσυκλέτα του έξω από τον αντιπρόσωπο που την έχει αγοράσει, με ένα στεφάνι που έγραφε “R.I.P. Himalayan”…





Η μεγάλη των μοτοσυκλετιστών της Κρήτης συγκέντρωση!

20η Παγκρήτια Συνάντηση Μοτοσυκλετιστών

Το τριήμερο από 1-3 Σεπτεμβρίου, θα πραγματοποιηθεί η 20η Παγκρήτια Συγκέντρωση Μοτοσυκλετιστών, στην κατασκήνωση “Εξερευνητές”, στον Γεροπόταμο Ρεθύμνου με συμμετοχή όλων των λεσχών του νησιού αλλά και της Περιφέρειας Κρήτης. Στόχος και σκοπός, ο ίδιος όπως κάθε χρονιά, διασκέδαση, ψυχαγωγία, παρέα και οδήγηση, όπως μόνο οι μοτοσυκλετιστές ανά τον κόσμο ξέρουν!

Την διοργάνωση έχουν αναλάβει από κοινού οι: Σύλλογος Μοτ/στών Σκαλανίου (ΣΥ. ΜΟ.ΣΚΑ), το Choppers Club Κρήτης, ο Σύλλογος Μοτ/στών Ρεθύμνου (ΣΥ.ΜΟ.ΡΕ), η Λέσχη Μοτ/στών Αγίου Νικολάου (ΛΕ.Μ.Α.Ν) , το Vespa Club Ηρακλείου, τα «Καλά κοπέλια» και τα «Κόκκινα Φεγγάρια» απ’ τα Χανιά, η Α.Λ.ΜΟ. Χερσονήσου, η Λέσχη Μοτ/στών Ιεράπετρας (ΛΕ.ΜΟ.Ι) και η Μοτοσικλετιστική Λέσχη Πόμπιας (ΜΟ.ΛΕ.Π).

Όλα τα έσοδα της εκδήλωσης (πλην το κόστος της διοργάνωσης) θα διατεθούν στο Κέντρο Ειδικών Παδιών « Ζωοδόχος Πηγή» (zoodohos.com) , στην Παιδόπολη Νεάπολης Λασιθίου (pronoianet.gr/ppplas), και στο ίδρυμα “Make a Wish” (makeawish.gr/).

ΤΟ ΠΕΝΤΕΛΙΚΟ ΟΡΟΣ

Η Πεντέλη (Πεντελικό όρος) βρίσκεται βορειοανατολικά της Αθήνας και είναι το δεύτερο ψηλότερο βουνό της Αττικής με υψόμετρο 1.109 μέτρα. Είναι γνωστό για το μάρμαρο του, που χρησιμοποιήθηκε και στην αρχαιότητα για την κατασκευή λαμπρών κτηρίων όπως ο Παρθενώνας της Ακρόπολης.

Κείμενο- Φωτογραφίες:
Βασίλης Κωστάκος







Σ

Στο πυραμοειδές σχήμα του είναι ορατά τα σημάδια από τις εξορύξεις για το ξακουστό πέτρωμα, ενώ τη γύμνια του τοπίου ενισχύουν και οι καταστροφικές πυρκαγιές προηγούμενων ετών που ουσιαστικά αφάνισαν τα δέντρα από την πλευρά που βλέπει προς την Αθήνα. Παρ΄ όλα αυτά το βουνό έχει μια δικιά του γοητεία και μια χαρακτηριστική ενέργεια για πολύ κόσμο, σύμφωνα με πολλούς θρύλους.





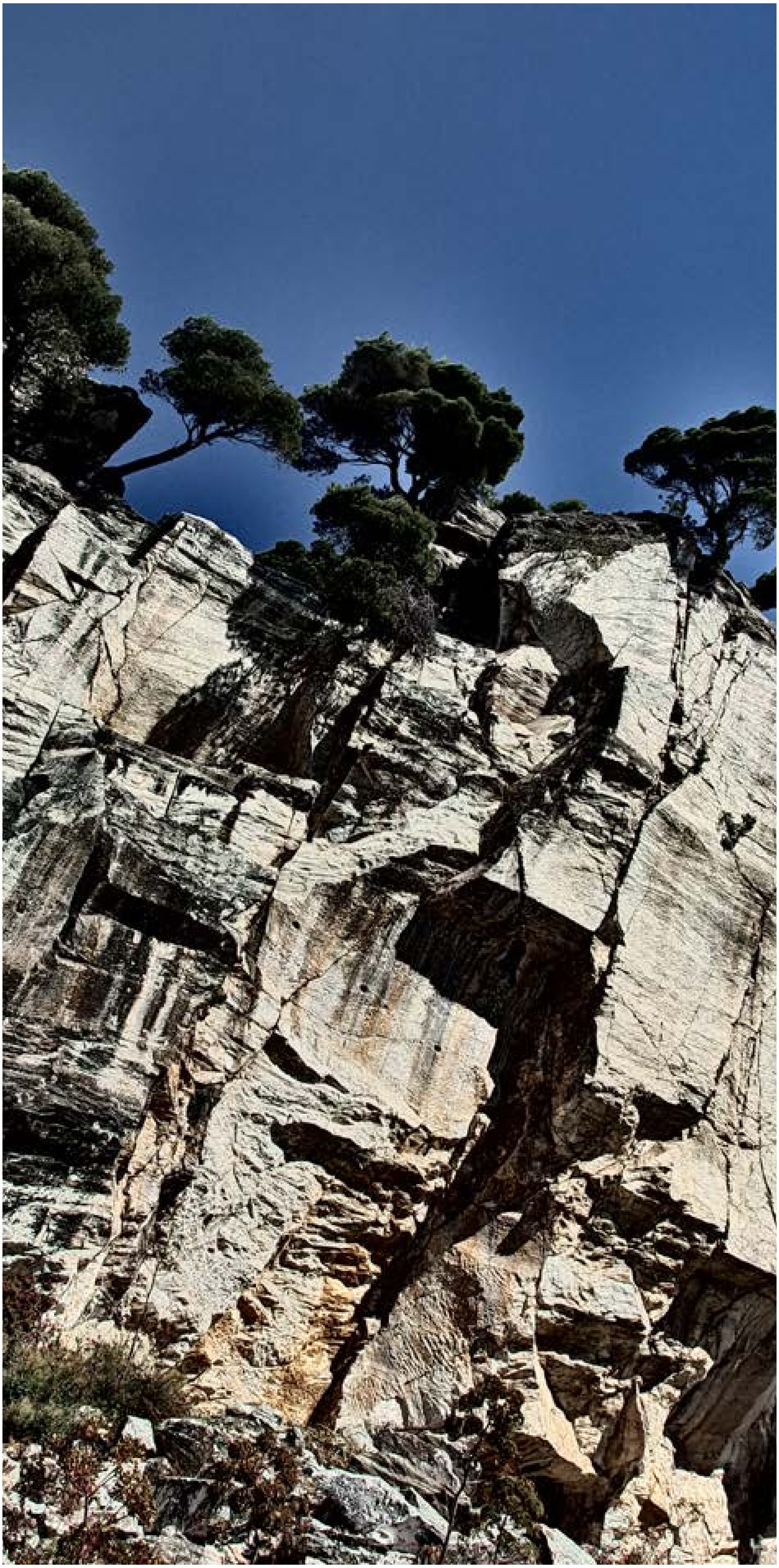
Το πιο ενδιαφέρον επισκέψιμο σημείο της Πεντέλης είναι τα εκκλησάκια του Αγίου Σπυρίδωνα και Αγίου Νικολάου στην είσοδο ενός σπηλαίου, που φημολογείται ότι ήταν το κρησφύγετο του λήσταρχου Νταβέλη. Το εκκλησάκι του Αγ.Σπυρίδωνα είναι του 10ου ή 11 ου αιώνα. Στη σπηλιά μπορεί να φτάσει κανείς από ένα μικρό χωματόδρομο από τον κεντρικό δρόμο, και η είσοδος είναι ελεύθερη.

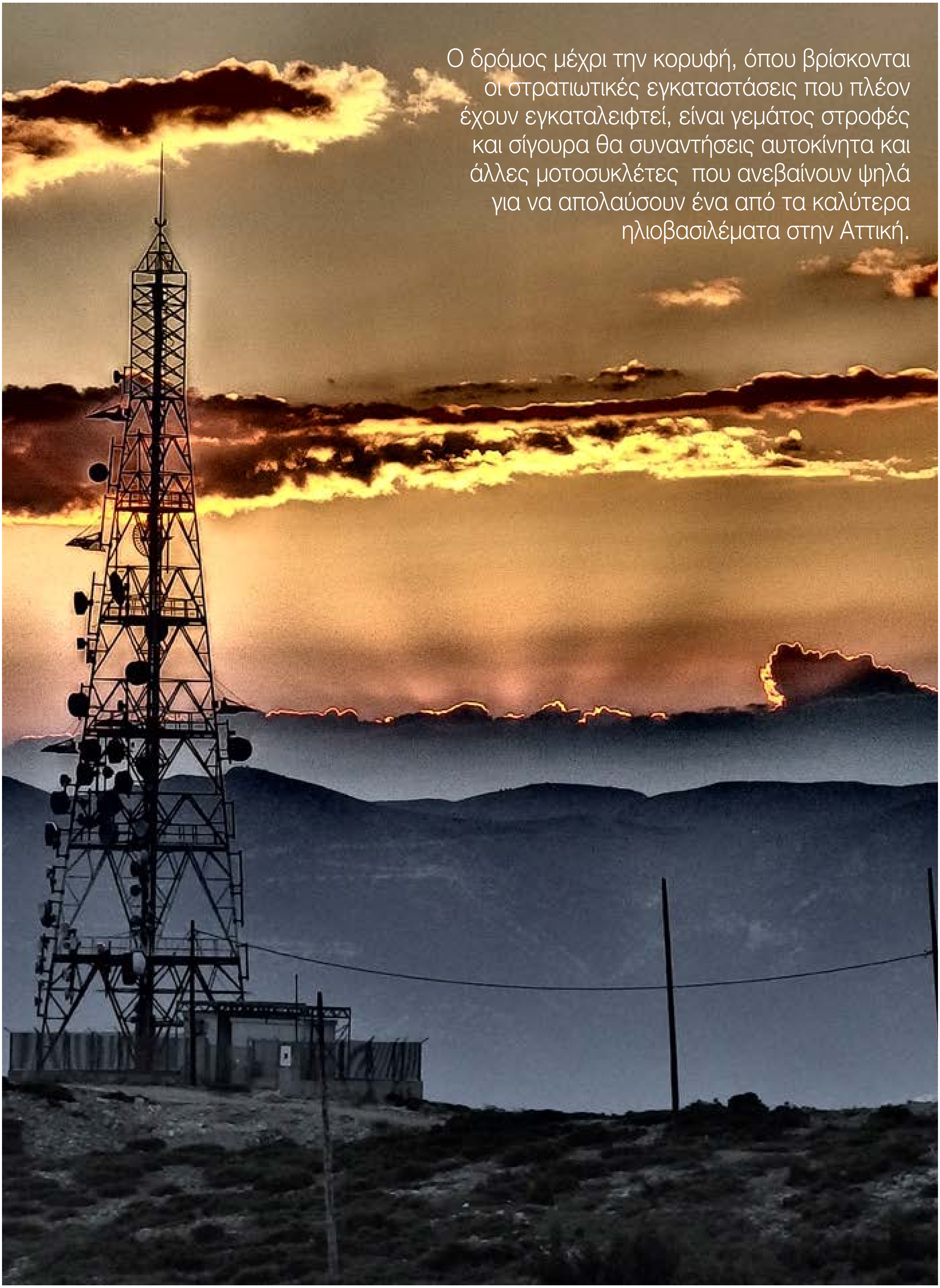




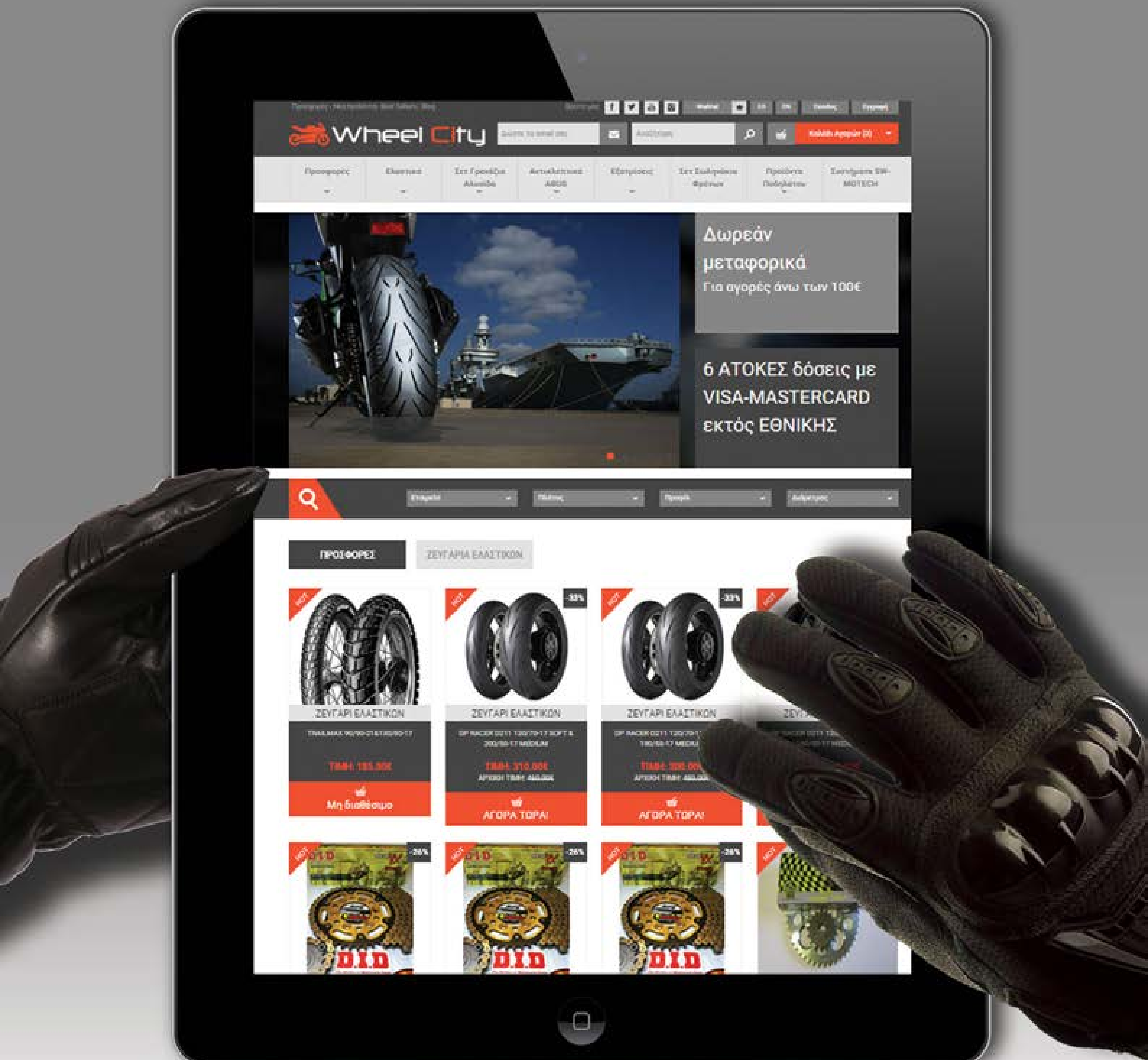






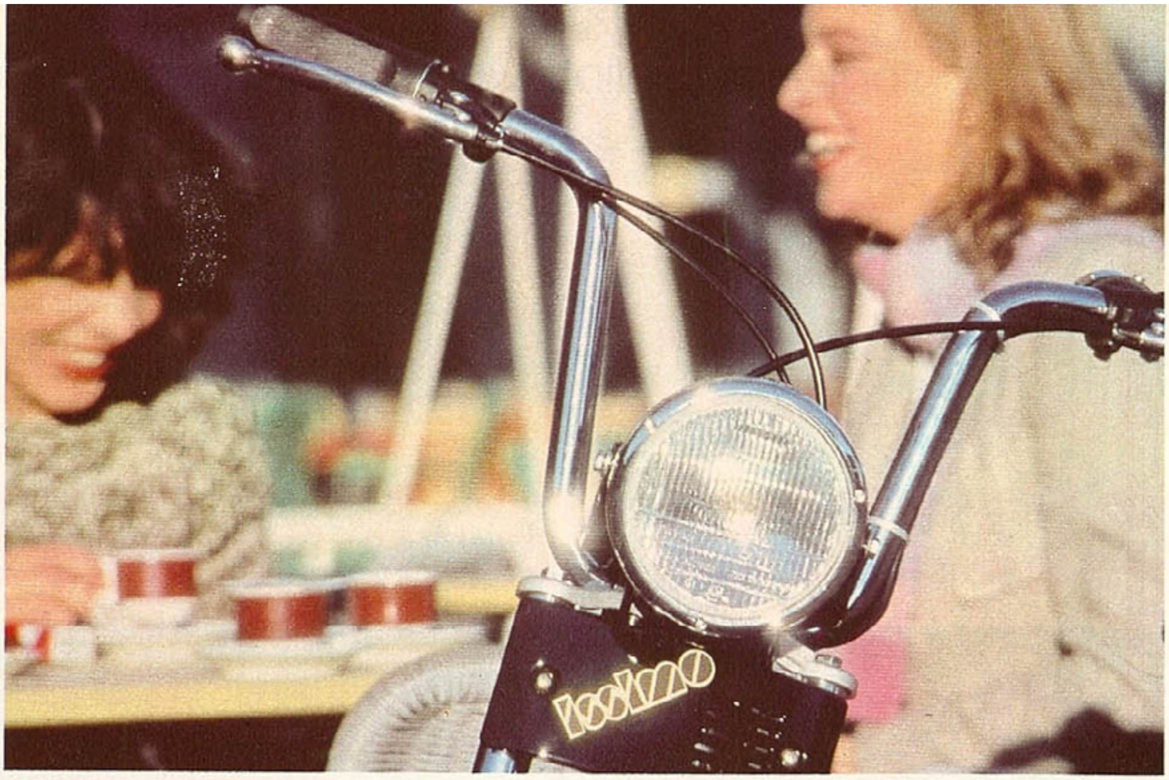
Ο δρόμος μέχρι την κορυφή, όπου βρίσκονται οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις που πλέον έχουν εγκαταλειφτεί, είναι γεμάτος στροφές και σίγουρα θα συναντήσεις αυτοκίνητα και άλλες μοτοσυκλέτες που ανεβαίνουν ψηλά για να απολαύσουν ένα από τα καλύτερα ηλιοβασιλέματα στην Αττική.


Wheel City
Δωρεάν μεταφορικά
Για αγορές άνω των 100€
6 ΑΤΟΚΕΣ δόσεις με VISA-MASTERCARD εκτός ΕΘΝΙΚΗΣ
ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ
ΖΕΥΓΑΡΙΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
Μη διαθέσιμο
ΑΓΟΡΑ ΤΩΡΑ!
ΑΓΟΡΑ ΤΩΡΑ!

"ΚΑΜΠΑΝΕΣ", ΜΙΝΙ ΚΑΙ ΠΕΤΑΛΙΑ

Στην σημερινή εποχή όταν μιλάμε για κάποιο δίκυκλο για αστική χρήση στο μυαλό μας αυτόματα έρχεται κάποιο scooter 150 κυβικών και πάνω ή μια μικρή μοτοσυκλέτα, συνήθως 250άρι ή 500άρι. Κι όμως κάποτε τα πράγματα δεν ήταν έτσι. Στη δεκαετία του '70, στη δεκαετία της επανάστασης και της αμφισβήτησης, με τα μακριά μαλλιά, τα παντελόνια καμπάνα και τις σουπερ μίνι φούστες όταν ήθελες να έχεις ένα δίκυκλο για τη πόλη, η επιλογή ήταν σχεδόν μονόδρομος.

Κείμενο:
Βασίλης Κωστάκος



"Arrivo in un Issimo"

Issimo, per accorciare le distanze. Per essere più presto con i tuoi amici, per vivere liberamente la tua giornata.
Partenza facile, con l'avviamento a Kick Starter: sicurezza in strada; l'esperienza Fanticmotor nelle corse è dalla tua, con le grandi ruote e gli eccezionali ammortizzatori.
Facilità sul percorso, con la trasmissione automatica e la sella superconfort.
Issimo è davvero la via più breve tra due punti.
E i punti... li scegli tu.

FANTIC MOTOR ...e la linea si allunga.



ISSIMO standard | ISSIMO sport | ISSIMO super confort

LCZ - Milano

Η

Η οικονομικότερη και πιο εύχρηστη λύση ήταν τα μοτοποδήλατα. Μικρά δίκυκλα που είχαν πετάλια σαν ποδήλατο για να βάζεις εμπρός τον κινητήρα αλλά και να ρίχνεις και καμιά πεταλιά όταν ο αδύναμος κινητήρας ζοριζόταν σε κάποια μεγάλη ανηφόρα. Χωρίς τις οικολογικές αναζητήσεις και απαγορεύσεις του σήμερα, όλα τα μοτοποδήλατα είχαν δίχρονο αερόψυκτο κινητήρα που έκαιγε φυσικά μείγμα βενζίνης και λαδιού - στα βενζινάδικα συναντούσες ‘’έτοιμο” μείγμα από την κατάλληλη αντλία. Βέβαια ο απλοϊκός κινητήρας σε συνδυασμό με το μικρό βάρος, συνήθως 40 με 50 κιλά, έδιναν μια πολύ καλή κατανάλωση που πολλές φορές ήταν και χαμηλότερη των 2λίτ/100. Οι επιδόσεις ήταν του επιπέδου 40 χλμ/ώρα, αλλά ως συνήθως, εάν κάποιο μοτοποδήλατο έπεφτε στα χέρια κάποιου νεαρού τύχαινε ανάλογης βελτίωσης. Τα μοτοποδήλατα άρχισαν σιγά-σιγά να εξαφανίζονται στην χώρα μας με την έλευση του Honda C-50, γνωστού και ως “παπί”, στα τέλη της δεκαετίας του ‘80, αλλά και γιατί σιγά-σιγά ο κόσμος στρεφόταν σε μοτοσυκλέτες μεγαλύτερου κυβισμού. Αλλά ας δούμε μερικά από τα πιο γνωστά μοντέλα μοτοποδηλάτων που πέρασαν από τη χώρα μας.

Malaguti Europino

Η Malaguti έγινε γνωστή στην Ελλάδα με το Europino, ένα μοτοποδήλατο που αγαπήθηκε από τους νέους, και στα χέρια τους υπέστη πολλές μετατροπές. Είχε τηλεσκοπικό πιρούνι, χωρίς ανάρτηση πίσω, τροχούς 16 ιντσών και δίχρονο αερόψυκτο κινητήρα 48 κυβικών εκατοστών. Η μετάδοση γινόταν με αλυσίδα και υπήρχαν δύο εκδόσεις, με μία ή με τρεις ταχύτητες.

Garelli Gulp

Η Garelli ήταν μια ακόμη ιστορική ιταλική εταιρία με παγκόσμια πρωταθλήματα που πρόσφερε και αυτή τη δική της έκδοση στην κατηγορία των μοτοποδηλάτων. Το Gulp ήταν ένα ακόμη μοντέλο που κυκλοφόρησε ευρέως στην Ελλάδα. Η παραγωγή του Gulp ξεκίνησε το 1969 και βασιζόταν σε ένα προγενέστερο μοντέλο. Ο κινητήρας ήταν δίχρονος και υπήρχαν τρεις εκδόσεις, το Flex (με μία ταχύτητα και αυτόματη μετάδοση), το Matic (με δύο ταχύτητες και αυτόματη μετάδοση) και το 3M (με τρεις ταχύτητες από επιλογέα στο τιμόνι και χειροκίνητο συμπλέκτη).





Piaggio Ciao

Το Piaggio Ciao δεν είναι μόνο το πιο διάσημο ιταλικό μοτοποδήλατο αλλά έχει και τις περισσότερες πωλήσεις στο κόσμο. Στα σαράντα χρόνια παραγωγής του κατασκευάστηκαν 3.500.000 μονάδες. Αυτό που έκανε το Ciao τόσο αγαπητό ήταν η απλοϊκότητα της κατασκευής του, κάτι που το έκανε πολύ αξιόπιστο αλλά και να έχει ελάχιστο κόστος συντήρησης. Ο κινητήρας του ήταν δίχρονος, 49,77 κυβικά εκατοστά, με κατανάλωση που έφθανε τα 61,4 χλμ/λίτρο. Μπροστά είχε πιρούνι με βραχίονες και πίσω δεν διέθετε αμορτισέρ, παρά ένα ελατήριο κάτω από τη σέλα. Οι τροχοί του ήταν 17 ιντσών -υπήρξαν και κάποιες εκδόσεις με 19”- και ζύγιζε 40 κιλά.



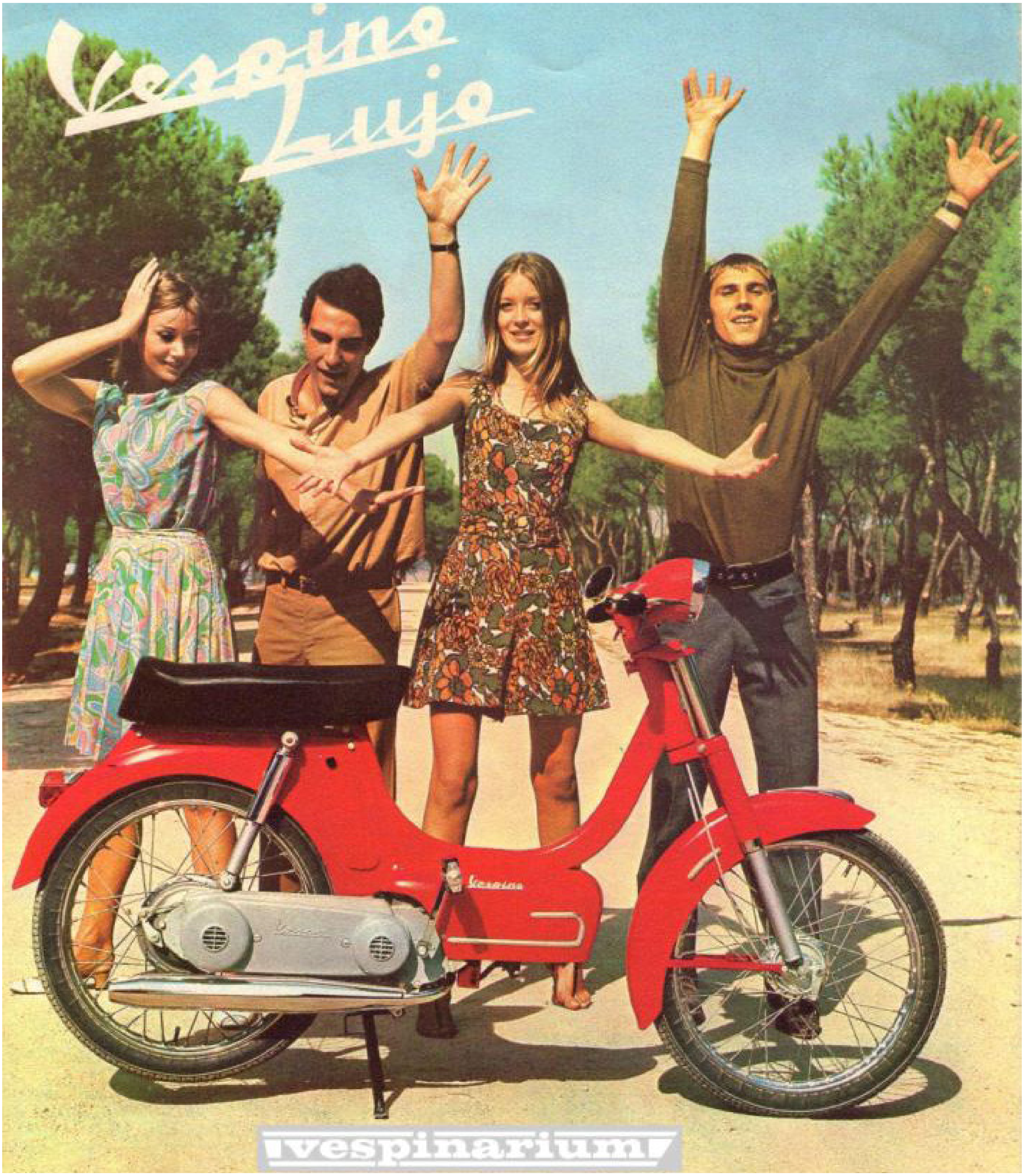


Piaggio SI

Το Piaggio Si ήταν η εξέλιξη του Ciao. Η παραγωγή του ξεκίνησε το 1978 και τερματίστηκε το 2001. Ο κινητήρας προερχόταν από το Ciao, αλλά αυτό διέθετε τηλεσκοπικό πιρούνι καθώς και ένα αμορτισέρ πίσω, μεγαλύτερη σέλα και τροχούς 16 ιντσών με τέσσερα μπράτσα. Είχε απόδοση 1,4 ίππους στις 5.500 σ.α.λ. , ρεζερβουάρ 4,2 λίτρων και ζύγιζε 51 κιλά.

Piaggio Vespino

Το Piaggio Vespino δεν ήταν ένα τόσο διαδεδομένο μοτοποδήλατο, παρ' ότι είχε τηλεσκοπικό πιρούνι, μονό αμορτισέρ πίσω και μετάδοση CVT (Continuously Variable Transmission). Η παραγωγή του ξεκίνησε το 1967.





Honda PA50 Camino

Το πιο γνωστό μοτοποδήλατο από τις ιαπωνικές εταιρίες ήταν το Honda PA50. Ένα μοντέλο που άρχισε να παράγεται από τη Honda Benelux το 1976, και σταμάτησε το 1991, έγινε γνωστό ως Camino στην Ευρώπη και ως Hobbit στις ΗΠΑ. Διέθετε δίχρονο αερόψυκτο κινητήρα και στην πάροδο των ετών υπέστη πολλές βελτιώσεις, όπως ηλεκτρονική ανάφλεξη και μπαταρία.



Fantic Issimo

Μπαίνοντας στη δεκαετία του ‘80 τα μοτοποδήλατα εκσυγχρονίζονται. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το Fantic Issimo με τη μοντέρνα -για την εποχή- σχεδίαση, τους τροχούς με τα 7 διπλά μπράτσα και το σημαντικότερο, την μανιβέλα.

Velosolex

Μπορεί το Velosolex να μην ανήκει στη γενιά των παραπάνω μοντέλων αλλά δεν θα μπορούσαμε να μην αναφερθούμε στο πιο διάσημο μοτοποδήλατο, που ουσιαστικά αυτό δημιούργησε την εν λόγω κατηγορία. Ήταν το 1941 που έγινε η πρώτη απόπειρα, πάνω σε ένα ποδήλατο να τοποθετηθεί ένας μικρός κινητήρας εσωτερικής καύσης. Το 1946 κυκλοφόρησε το πρώτο μοντέλο, “45cc”, με κινητήρα 45 κυβικών εκατοστών και απόδοση 0,4 ίππους και χωρίς συμπλέκτη, με αποτέλεσμα ο κινητήρας να χρειάζεται επανεκκίνηση κάθε φορά που το μοτοποδήλατο σταματούσε. Έως το 1988 που σταμάτησε η παραγωγή του στη Γαλλία, πέτυχε 8 εκατομμύρια πωλήσεις παγκοσμίως. Την δεκαετία του ‘70 υπήρχαν ακόμα αρκετά Velosolex που κυκλοφορούσαν στην Αθήνα και σε άλλα αστικά κέντρα.




THAT'S WHAT WE CALL MOTORCYCLE FASHION!
MACNA
VOSGES NIGHT EYE
299.95
night eye
TH NYXTA
THN HMERA
VOSGES
299.95
BLACK
BLUE
IMPACT PRO
319.95
BLACK
HABITAT
199.95
BLACK
RED
MOTO MARKET® motorcycle accessories
Αθήνα: Καλλιρόης 43 - 45 - 210 92 22 349 | Θεσσαλονίκη: Κ. Καραμανλή 145 - 2310 946 800 - Factory Shop Σίνδος - 2310 795 052
www.motomarket-shop.gr | www.moomarket.gr

ΣΧΕΣΗ ΑΜΟΙΒΑΙΟΥ ΣΕΒΑΣΜΟΥ

Ο σεβασμός λένε, είναι κάτι που δεν απαιτείται αλλά κερδίζεται. Σε κάθε περίπτωση, βάση αυτής της διαδικασίας είναι η αμοιβαιότητα, όσα δίνεις, τόσα να παίρνεις. Αμφίδρομα. Το νέο Suzuki GSX250R, που αποτελεί την τοποθέτηση της Suzuki στην πολύ ενεργή κατηγορία των μικρών sport street μοτοσυκλετών, το γνωρίζει πολύ καλά αυτό και ο στόχος του δεν είναι άλλος πέρα από την σύναψη μια σχέσης αμοιβαίου σεβασμού με τους μελλοντικούς ιδιοκτήτες του.

Του Κώστα Γαμβρούλη
Φωτογραφίες: Βασίλης Κωστάκος


Airoh
SUZUKI

Συζητήθηκε πολύ

Μέχρι την παρουσίαση του, εννοούμε. Κατά κύματα οι φήμες κατέκλυζαν το διαδίκτυο, με το GSX-R να έχει χαρακτηρισθεί από τετρακύλινδρο -μινιατούρα GP- με αλουμινένιο πλαίσιο, μέχρι απλό, budget μονοκύλινδρο commuter. Όπως και να έχει, το GSX250R είναι πλέον γεγονός και αποτελεί μια τυπική ιαπωνική υλοποίηση, χωρίς αυτό να σημαίνει απαραίτητα κάτι κακό ή να προεξοφλεί κάτι. Απλά όσοι περίμεναν ένα superbike υπό κλίμακα, ίσως να απογοητεύτηκαν και αυτό είναι το “πρόβλημα” με τις τρελές και εκτός πραγματικότητας φήμες... δημιουργούν προσδοκίες! Κάντε reset λοιπόν και δείτε το GSX250R όπως του αρμόζει και όπως του αναλογεί. Το αξίζει, αν μη τι άλλο...



Γκολ από τα αποδυτήρια

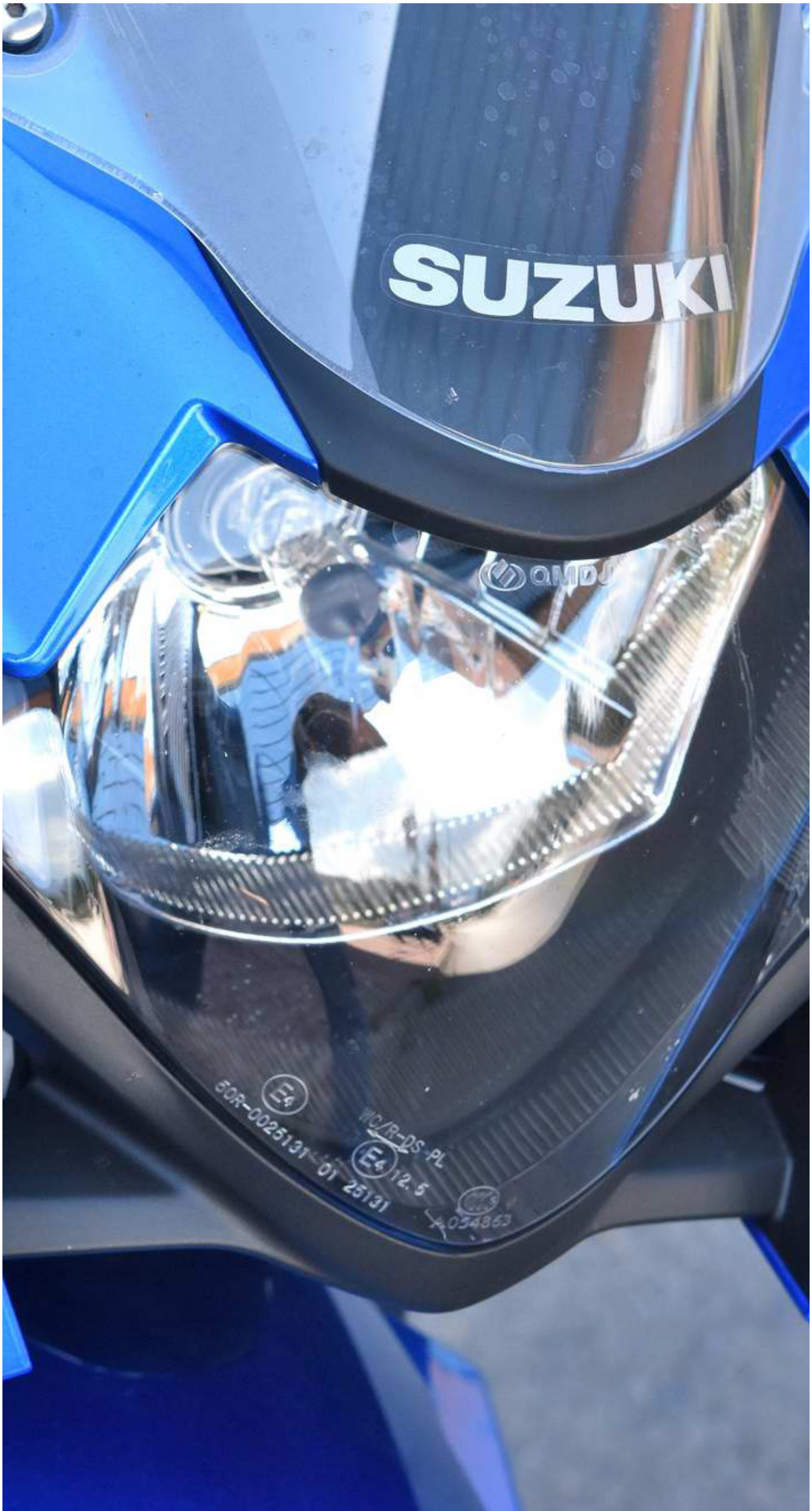
Ένα από τα μεγαλύτερα ατού της συγκεκριμένης μοτοσυκλέτας , είναι η εμφάνιση της. Οι γραμμές έχουν σαφείς GSX-R αναφορές, η racing blue πέρλα της Suzuki τραβά τα βλέμματα σαν μαγνήτης και τα γραφικά – αυτοκόλλητα, είναι λες και κάποιος τα “έκλεψε” από τα paddock των MotoGP. Αλλά και μεμονωμένα αν το εξετάσεις, χωρίς να ψάχνεις με τι μοιάζει, είναι αναμφίβολα μια όμορφη μοτοσυκλέτα, δυναμική, σίγουρα sport χωρίς να γίνεται κραυγαλέα και ισορροπημένη σε ότι αφορά στην κατανομή των όγκων οπτικά. Ακόμα και η ουρά, οπού συνήθως σε παρόμοιες κατασκευές φαίνεται σαν να βαριούνται οι σχεδιαστές να ασχοληθούν, είναι πανέμορφη και με LED φανάρι. Πολύ ωραίο στοιχείο αποτελεί και ο ψηφιακός πίνακας οργάνων, που έχει τα πάντα για τα δεδομένα της κατηγορίας και στάθμη καυσίμου και ένδειξη ταχύτητας και shift light παρακαλώ. Με λίγα λόγια, το κυρίως group των εν δυνάμει αγοραστών στο οποίο απευθύνεται η μοτοσυκλέτα, δηλαδή τους “νεαρούς ενθουσιώδεις αναβάτες” το κερδίζει σε 2

Μόλις οι τροχοί αρχίσουν κ
αντιλαμβάνεσαι ότι έχεις να κάνεις με
ευέλικτο μεν, σταθερότατο στην ευθεία ή
δ



και κυλάνε
ε ένα πολύ
υπό κλίση
ίτροχο δε.




SUZUKI




WARNING USE ONLY DOT4
BRAKE FLUID FROM A SEALED
CONTAINER.
CLEAN FILLER CAP
BEFORE REMOVING.
N'UTILISER QUE DU FLUIDE
DE FREIN DOT4.





λεπτά, έρωτας με την πρώτη ματιά που λένε. Όμως ακόμη και για εμάς, τους λίγο πιο ώριμους ηλικιακά (λίγο ε;) που μάθαμε να δαμάζουμε τις παρορμήσεις μας και μην μας "τυφλώνει" το πάθος, το GSX250R επιφυλάσσει εκπλήξεις! Η πολύ καλή ποιότητα κατασκευής του αγγίζει την κορυφή στην κατηγορία, όλα πάνω του είναι προσεγμένα, μέχρι και στην τελευταία λεπτομέρεια. Θα μπορούσε ας πούμε κάποιος να συγχωρέσει σε μια μοτοσυκλέτα 250 κ.εκ. κάποια αισθητικά ατοπήματα και μερικές ποιοτικές ατασθαλίες αλλά το GSX250R δεν είναι από αυτές τις μοτοσυκλέτες. Σε σέβεται, σέβεται τα χρήματα που έδωσες και στο ανταποδίδει. Γιατί έτσι χτίζονται οι σχέσεις που αναφέραμε λίγο πιο πάνω.


SUZUKI
MOTUL
GSV
SUZUKI
MOTUL



Τους χωράει όλους

Μπορεί σε μια μοτοσυκλέτα σαν και αυτή, αναπόφευκτα να χρησιμοποιηθεί πολλές φορές ο χαρακτηρισμός “μικρή” για να την περιγράψει αλλά αυτό δεν ισχύει για τους χώρους και την -αναλογικά πάντα – άνεση που προσφέρει. Όσο και αν δεν... της φαίνεται, μπορεί να φιλοξενήσει οδηγούς ακόμα και μεγάλου αναστήματος στην σέλα της, χωρίς να αισθάνονται ότι εκτελούν δύσκολη άσκηση Yoga. Η θέση οδήγησης είναι σχετικά σπορτίφ, ο κορμός έχει μια προς τα μπροστά κλίση, τα clip on (πάνω από την τιμονόπλακα) είναι σχετικά χαμηλά και τα πόδια κάπως λυγισμένα. Αλλά στην πράξη δεν κουράζει, ούτε βάρος πέφτει στα χέρια, ούτε κάποια από τις αρθρώσεις σας σχηματίζει υπερβολικά οξεία γωνία. Μπορείς να είσαι αρκετή ώρα πάνω στη σέλα του GSX-R αλλά μουδιάσματα, πιασίματα και άλλα τέτοια άσχημα δεν πρόκειται να νιώσει κανείς. Σε αυτό συμβάλει και η σέλα, που τουλάχιστον σε ότι αφορά στο τμήμα του οδηγού και ανατομική είναι και σωστή πυκνότητα αφρώδους έχει. Τώρα για τον συνεπιβάτη, τα πράγματα έχουν ως εξής: το GSX-R δεν θα αποτελέσει επ ουδενί την πρώτη επιλογή συνταξιούχου ζευγαριού που θέλει να κάνει τον γύρο της Ευρώπης ροκανίζοντας το εφάπαξ αλλά θα το αγοράσουν αρκετά πιο νέοι αναβάτες, οπότε μια χαρά θα κάτσουν εκεί πίσω οι συνομήλικοι/ες τους. Ας μην είμαστε τόσο αυστηροί κριτές!



Σύνολο, όχι μονάδες

Εξετάζοντας τα επί μέρους στοιχεία του GSX250R μεμονωμένα, δεν βρίσκεις κάτι τρανταχτό, ένα highlight ή κάτι που το οικονομοτεχνικό τμήμα στην Suzuki να είπε “ας είναι, έχουμε κέφια σήμερα, βάλτε το!”. Οι δεσμοί με το Inazuma 250 είναι εμφανείς και το GSX250R δανείζεται πολλά στοιχεία από αυτό. Το πλαίσιο αλλά και ο δικύλινδρος σε σειρά υγρόψυκτος κινητήρας των 244,4 κ.εκ. προέρχονται από το naked μοντέλο της Suzuki. Η απόδοση, παρά το ότι δεν ανακοινώνεται επίσημα (εμείς την τσιμπήσαμε από την προ αρκετών μηνών παρουσίαση της μοτοσυκλέτας στην Ασία) ανέρχεται στους 24,7 ίππους στις 8.000 σ.α.λ. και στα 2,4 kg-m στις 6.500 σ.α.λ., δηλαδή είναι πρακτικά ίδια. Σε ότι αφορά στα περιφερειακά, έχουμε ένα συμβατικό μπροστινό σύστημα, αμορτισέρ με μοχλισμό πίσω, και δισκόφρενα “μαργαρίτες” (με ABS φυσικά, λόγο Euro4) μπροστά και πίσω. Τέλος, τα ελαστικά είναι διαστάσεων 110/80-17” και 140/70-17” και τα βάρος ανέρχεται στα 181 κιλά. Εντυπωσιαστήκατε από κάτι; Ούτε και εμείς... αλλά όπως διαπιστώσαμε στην οδήγηση του GSX-R είναι η ομοιογένεια όλων αυτών των απλών περιφερειακών που σε κερδίζει και όχι ένα επί μέρους “φαντεζί” στοιχείο.

Στιβαρά... αέρινο!

Παλεύουν μεταξύ τους αυτές οι δύο λέξεις αλλά περιγράφουν με τον καλύτερο τρόπο την αίσθηση που αποκομίζεις οδηγώντας το GSX250R. Πανάλαφρο στατικά, σε σημείο που πιστεύεις ότι στο δρόμο θα είναι “φτερό στον άνεμο” αλλά κάτι τέτοιο δεν ισχύει σε καμία περίπτωση. Μόλις οι τροχοί αρχίσουν και κυλάνε αντιλαμβάνεσαι ότι έχεις να κάνεις με ένα πολύ ευέλικτο μεν, σταθερότατο στην ευθεία ή υπό κλίση δίτροχο δε. Μέσα στην



Η μοτοσυκλέτα παραμένει ακόμα και αν στρίβεις σε παρατ κυνηγώντας την τελική της τ



σταθερή
εταμένες
αχύτητα.





πόλη οι ελιγμοί εκτελούνται άμεσα, δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα στο να βάλεις το GSX250R στα τρίσβαθα της κυκλοφορίας και να βγεις μαζί με τα παπιά και τα scooter πρώτος στα φανάρια που σηματοδοτούν το τέλος της κάθε αστικής πίστας. Όμως ακόμα και αν κινηθείς σε πιο ανοικτούς δρόμους δεν θα υπάρξει πρόβλημα. Η μοτοσυκλέτα παραμένει σταθερή ακόμα και αν στρίβεις σε παρατεταμένες κυνηγώντας την τελική της ταχύτητα. Μιλώντας για τελική ταχύτητα να σημειώσουμε ότι αυτή είναι 140 χλμ./ώρα και δε πάει με τίποτα παραπάνω, καθότι είσαι ήδη στα κόκκινα με 6η και το shift light στο υπενθυμίζει παραμένοντας συνεχώς αναμμένο. Θα μπορούσε να πετύχει κάτι καλύτερο το GSX250R αν δεν ήταν τόσο κοντά γραναζωμένο, κάτι που αποδεικνύεται αναγκαία συνθήκη όμως για την "ζωντάνια" που προσφέρει το μοτέρ του σε όλη την κλίμακα των στροφών και για την απίστευτη ελαστικότητα του. Να λοιπόν ένα πρόβλημα, όχι πραγματικό αλλά... αγοραστικό. Πως θα πειστεί ο φέρελπις "θέλω να γίνω Vinales" νεαρός ότι αυτές οι ιδιότητες του GSX-R είναι πολύ πιο χρήσιμες από τα +10 χιλιόμετρα ενός μακρύτερου γραναζώματος; Ότι θα τον βοηθήσουν ουσιαστικά, σε συνδυασμό με την ουδέτερη, προβλέψιμη και αναλογική οδηγική συμπεριφορά αυτής της μοτοσυκλέτας να εξελιχθεί σαν οδηγός; Γιατί μην γελιέστε, το GSX250R δεν θα είχε κανένα απολύτως πρόβλημα να συνοδεύσει τον αναβάτη του στα πρώτα βήματα εντός πίστας, στο πρώτο του σχολείο οδήγησης. Στρίβει σαν μια μεγάλη μοτοσυκλέτα, φρενάρει πολύ καλά (και με καλή λειτουργία του ABS) και δεν καταλαβαίνει τίποτα ακόμα και αν το πιέσεις αρκετά. Αν υπάρχει ένα θέμα, όχι τόσο ουσιαστικό αλλά περισσότερο ψυχολογικό, αυτό είναι τα ελαστικά, που δεν προέρχονται από κάποιον από τους γνωστούς κατασκευαστές. Στην πράξη αποδίδουν καλά (στο στεγνό, επιφυλασσόμαστε για βρεγμένο οδόστρωμα) αλλά θα συνιστούσαμε μια αλλαγή με κάτι επώνυμο, έτσι, για ψυχολογικούς λόγους όπως είπαμε.

Μπορεί σε μια μοτοσυκλέτα σαν και αυτή, αναπόφευκτα να χρησιμοποιηθεί πολλές φορές ο χαρακτηρισμός "μικρή" για να την περιγράψει αλλά αυτό δεν ισχύει για τους χώρους και την -αναλογικά πάντα – άνεση που προσφέρει.

Άστο να σε πείσει

Τα 5.000 ευρώ που κοστίζει το GSX250R σε αυτή την έκδοση με την racing εμφάνιση μπορεί να φαντάζουν πολλά, εδικά για το κοινό στο οποίο απευθύνεται, το οποίο ως γνωστόν, αγοράζει με το ζύγι των επιδόσεων και της εμφάνισης. Στα της εμφάνισης, το GSX250R τα πάει εξαιρετικά καλά, στις επιδόσεις όμως, χωρίς να εννοούμε ότι πάσχει σε καμία περίπτωση, ίσως να μην μπορέσει να ανταποκριθεί στα "πυρωμένα" θέλω των συγκεκριμένων αναβατών, των οποίων οι απαιτήσεις είναι απίστευτα υπερβολικές. Αυτή είναι και η μεγαλύτερη δυσκολία που θα συναντήσει το GSX250R στην εμπορική του πορεία λοιπόν, να καταφέρει να πείσει ότι αξίζει. Δεν θα σου πει ψέματα, αξίζει όντως, απλά πρέπει και εσύ με τη σειρά σου να κάνεις κάποιες υποχωρήσεις στα -μεταξύ μας- όχι και τόσο ουσιαστικά στοιχεία που έχει ιεραρχήσει πρώτα. Σεβάσου το, θα σε σεβαστεί και αυτό και θα αποτελέσει έναν ικανότατο σύντροφό στην καθημερινότητα σου, στις βόλτες σου και στις οδηγικές σου αναζητήσεις.




SUZUKI
Way of Life!
SuzukiMotoGreece
LEON & PARTNERS
BURGMAN 200
Απόλαυσε τη ζωή με μοναδικό στυλ και με €80 το μήνα
Τώρα το **UH200 Burgman** καλύτερο από ποτέ. Καλύτερο γιατί το αποκτάς με μόνο €80 το μήνα* με το πρόγραμμα **Suzuki Credit,** γιατί έχει χαμηλή κατανάλωση 3,3lt/100χλμ, γιατί έχει μοναδικά μεγάλο χώρο αποθήκευσης 7 λίτρα μπροστά, με πρίζα 12V για κινητά και 41 λίτρα κάτω από το κάθισμα που χωράει 2 κράνη, δισκόφρενα μπρος-πίσω με standard ABS και μεγάλο προστατευτικό ανεμοθώρακα.
* Η μηνιαία δόση των €80 έχει υπολογιστεί για ενδεικτική αξία οχήματος €3.995, με προκαταβολή 15%, ετήσιο ονομαστικό επιτόκιο 11,95% πλέον εισφοράς 0,6% Ν.128/75, διάρκεια 60 μήνες.
YOSHIMURA
Βάλτο καλά στο κεφάλι σου
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε. - 24ΩΡΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ **210 9988 168**
www.suzuki.gr
ΔΩΡΕΑΝ ΠΑΡΟΧΗ ΟΔΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΑ ΩΡΙΜΟ

Η δοκιμή του νέου KTM Duke 390 πραγματοποιήθηκε στην πιο διάσημη “ταράτσα” του μοτοσυκλετιστικού κόσμου, την πίστα δοκιμών της Fiat, στην οροφή του κτηρίου Lingotto στο Τορίνο της Ιταλίας. Μια τοποθεσία που σου κόβει την ανάσα, όχι μόνο λόγω του ύψους του κτηρίου, αλλά και λόγω της απίστευτης θέας της. Αισθανθήκαμε μεγάλη τιμή που κληθήκαμε να οδηγήσουμε εκεί και η τιμή μας γίνεται μεγαλύτερη όταν πρόκειται για τον νέο Δούκα 390.

Της Livia Schermerhorn
Φωτογραφίες: KTM



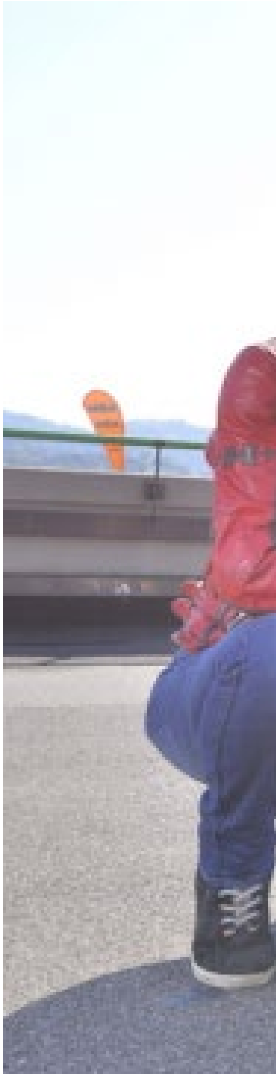
Ολοκληρωμένη

Το νέο KTM Duke 390 έχει πολλές ομοιότητες με τα αδέλφια του,συμπεριλαμβανομένου και του “μεγάλου αδελφού”, Super Duke 1290. Ο όλος σχεδιασμός, και ειδικά το χαρακτηριστικό μπροστινό φωτιστικό σώμα, παραπέμπουν ευθέως στην οικογένεια των Duke. Για το 2017 το 390 περνάει από μεγάλη αναβάθμιση, η οποία περιλαμβάνει εντελώς νέο πλαίσιο και υποπλαίσιο, αλλά και σύστημα αναρτήσεων. Το μπροστινό σύστημα διαθέτει πλέον open cartridges φυσίγγια, τα οποία – σύμφωνα με την KTM – μειώνουν το συνολικό βάρος και αυξάνουν την προοδευτικότητα. Η στάση οδήγησης είναι επίσης διαφορετική, πιο σπορ και άνετη για τους ψηλότερους αναβάτες. Το νέο Duke 390 είναι ακόμη η πρώτη μοτοσυκλέτα της κατηγορίας της που διαθέτει πίνακα οργάνων με πολυλειτουργική οθόνη TFT, στην οποία περιλαμβάνεται το KTM My Ride, που επιτρέπει τη σύνδεση του smartphone σου μέσω bluetooth με τη μοτοσυκλέτα. Διάφορα λειτουργικά settings είναι προσβάσιμα με τη βοήθεια επιλογέα στο τιμόνι, ενώ ο αναβάτης μπορεί να επιλέξει τι θέλει να εμφανίζεται στην οθόνη του και τι όχι.

Από την οροφή στα βουνά

Στο δεύτερο μέρος του τεστ, στην οδήγηση, αφήσαμε πίσω μας την πίστα δοκιμών και τα επιβλητικής αρχιτεκτονικής κτήρια και κατευθυνθήκαμε στα ιταλικά βουνά. Εκεί, αμέσως γίνεται αντιληπτός ο δυναμικός χαρακτήρας του Duke. Ο μονοκύλινδρος κινητήρας ανεβάζει εύκολα στροφές, προκαλώντας σε να κρατάς την ταχύτητα γύρω και πάνω από τις 6.000 σ.α.λ., με την τελική του να βρίσκεται στις 10.500.

Η μέγιστη ροπή και δύναμη βρίσκονται επίσης ανάμεσα στις 7.000 και 9.000 στροφές. Μια μικρή κίνηση του καρπού είναι αρκετή για να σε εκτοξεύσει μπροστά. Κι από ήχο δεν πάει καθόλου πίσω ο μονοκύλινδρος, και δεδομένου ότι συμμορφώνεται με τους



Η μέγιστη ροπή και δύναμη βρίσκον ανάμεσα στις 7.000 και 9.000 στροφές. κίνηση του καρπού είναι αρκετή για να σε ε



ται επίσης Μια μικρή εκτοξεύσει μπροστά





Το φινίρισμα "φωνάζει" KTM και το όλο σύνολ
που πρέπει: ξεχωριστός χαρακτήρας, ακριβής
π
Και τα καλά νέα; Με μόλις 5.690 μπορεί να γίν





λο είναι αυτό
χειρισμός και
ολύ παιχνίδι.
νει δικός σου!





περιορισμούς του Euro 4, η KTM τα έχει καταφέρει πολύ καλά! Αν πάλι θέλετε ακόμη περισσότερη δύναμη, υπάρχει πάντα η επιλογή της εξάτμισης Akrapovic που προσφέρει η KTM.

Αιχμηρό και άμεσο

Οι σχέσεις είναι σχετικά κοντές, με την αλλαγή να γίνεται ομαλά. Το κιβώτIo ταχυτήτων αλλάζει σχέσεις θετικά και σε περίπτωση που ξεχαστείς και κατεβάσεις απότομα ταχύτητα, κανένα πρόβλημα, υπάρχει ο συμπλέκτης slipper clutch ο οποίος θα φροντίσει για την ομαλή μετάβαση. Η οδήγηση στους επαρχιακούς, ορεινούς δρόμους είναι απολαυστική και η μόχλευση άριστη.

Οι κοντές σχέσεις είναι ό,τι πρέπει για τέτοιου είδους διαδρομές. Το νέο Duke 390 είναι αιχμηρό και άμεσο στις αντιδράσεις του και πολύ εύκολο στην οδήγηση. Στενό πλαίσιο, χαμηλό βάρος (149 κιλά χωρίς καύσιμα) και αναρτήσεις υψηλής ποιότητας. Κι όσο για τις όποιες ανωμαλίες στο οδόστρωμα, το Duke τις αποσβένει, αφήνοντάς σε να απολαύσεις την οδήγηση με αυτοπεποίθηση. Τα φρένα λειτουργούν πολύ καλά, με καλές δυνάμεις μπροστά και πίσω, με τον μονό δίσκο μπροστά να κρίνεται υπερ-αρκετός.



Το νέο KTM Duke είναι εξοπλισμένο με ABS δύο καναλιών, το οποίο απενεργοποιείται και μπορούμε να σας πούμε ότι όντως δουλεύει καλά, μιας και είχαμε την τύχη να το χρειαστούμε μία φορά κατά τη διάρκεια της διαδρομής μας, λόγω διερχόμενου άλλου οχήματος. Αυτό που βλέπεις, αυτό είναι Ενδιαφέρουσα και σοφιστικέ, με 44 άλογα να δηλώνουν δυναμικά το παρών τους και εξοπλισμό που παραδοσιακά ανήκει σε μοτοσυκλέτες μεγαλύτερου κυβισμού.

Αυτός ο Δούκας απευθύνεται σε κατόχους διπλώματος Α2, αλλά και οι αναβάτες με κανονικό δίπλωμα δεν θα νιώσουν καθόλου άβολα να τον οδηγούν.
Στους ιταλικούς ορεινούς όγκους που είχαμε την ευκαιρία να τον οδηγήσουμε, μας κέρδισε η ικανότητά του και ο παιχνιδιάρικος χαρακτήρας του. Είναι σταθερός, με άριστη θέση οδήγησης. Το φινίρισμα "φωνάζει" KTM και το όλο σύνολο είναι αυτό που πρέπει: ξεχωριστός χαρακτήρας, ακριβής χειρισμός και πολύ παιχνίδι.





ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ

ΠΡΟΤΑΣΗ

Βρισκόμαστε στην Κορσική για την παρουσίαση του νέου Kawasaki Versys X-300. Την πρώτη adventure μοτοσυκλέτα μικρού-μεσαίου κυβισμού, στα 300 δικύλινδρα κ.εκ., με 40 ίππους, που μπορεί να οδηγηθεί από κατόχους διπλώματος κατηγορίας Α2.
Παρ’ όλα αυτά το νέο Versys δεν είναι καθόλου “μικρό”, αντιθέτως είναι ιδανικό σε διαστάσεις, μοιάζει ψηλότερο από ότι είναι και φέρει πλαίσιο που μπορεί να φιλοξενήσει κινητήρα μεγαλύτερου κυβισμού.

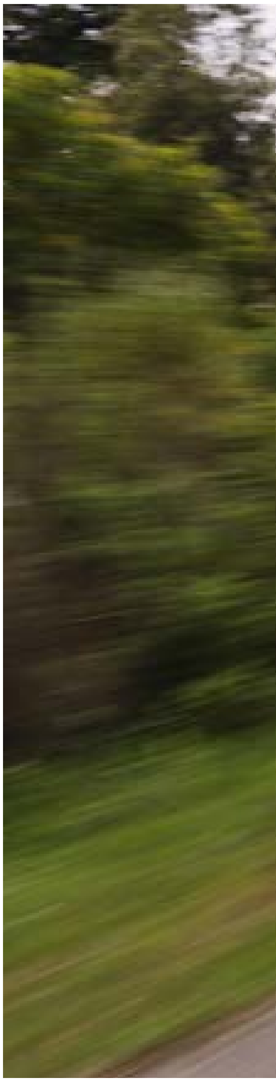
Της Livia Schermerhorn
Φωτογραφίες: Jean-François Muguet

Φινίρισμα υψηλής ποιότητας

Σχεδιαστικά, το μπροστινό μέρος και η ζελατίνα παραπέμπουν σε άμεσα σε adventure μοτοσυκλέτα, ενώ το πλαίσιο του μικρότερου Versys έχει σχεδιαστεί από την αρχή. Η νέα μοτοσυκλέτα της ιαπωνικής εταιρίας διατίθεται σε τρεις εκδόσεις, συμπεριλαμβανομένων των εκδόσεων Adventure και Urban. Εμείς οδηγήσαμε την στάνταρ έκδοση, χωρίς επιπλέον αξεσουάρ.
Αυτό που γίνεται αμέσως αντιληπτό με το που πλησιάσεις κοντά στο X-300 είναι το φινίρισμα, η ποιότητα του οποίου κυμαίνεται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα. Ο πίνακας οργάνων φαίνεται πλήρης, με δύο κουμπιά πλοήγησης και μεταξύ των πληροφοριών που λαμβάνει ο αναβάτης είναι και η αυτονομία, η ένδειξη βενζίνης, και η κατανάλωση. Αυτό το Versys είναι σύγχρονο αισθητικά αλλά λιτό, χωρίς περιττά στολίδια. Λείπουν επίσης και πράγματα που μπορούν να προκαλέσουν πονοκέφαλο σε ένα νέο αναβάτη όπως οι διαφορετικοί χάρτες για τον ψεκασμό, οι ρυθμίσεις για το ABS. Η αλήθεια είναι ότι δεν τα χρειάζεται.

Βόλτα ιδανική

Η ημέρα μας ξεκίνησε με ιδανικές καιρικές συνθήκες. Το νέο Versys-X 300 και η Κορσική είναι ένας ιδανικός συνδυασμός. Οδηγούμε στους δρόμους της με μια μοτοσυκλέτα εύχρηστη και ζωντανή και η διαδρομή μας γίνεται πρόκληση.
Η θέση οδήγησης είναι ευχάριστη, τοποθετεί τον κορμό του αναβάτη κάθετα στη σέλα, ενώ ρυθμίζεται εύκολα στα γούστα του αναβάτη. Η ζελατίνα κάνει καλά τη δουλειά της και προφυλάσσει από τον αέρα. Σε ό,τι αφορά στις ταχύτητες τώρα, η πρώτη είναι κάπως κοντή, πάει όμως μακριά λόγω των 300 κκ. Βάζοντας την 6η βρίσκεσαι στις 4.000 στροφές και στα 55 χ.α.ω. περίπου. Η αλλαγή των ταχυτήτων γίνεται ομαλά και χωρίς θόρυβο από το



Από τις 4.000 στροφές και μετά, ο κινητή τον καλύτερο εαυτό του, με την ομαλό απόδοση και την πολιτισμένη λειτουρ





ρας βγάζει
ότητα στην
γία να τον
διακρίνουν



**Σαν σύνολο, στο νέο Kawasaki, το μι
μέχρι στιγμή μέλος της γνωστής οικο
αρνητικά δεν θα βρεις**



κιβώτιο ταχυτήτων. Ο συμπλέκτης λειτουργεί χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια, ενώ το Versys διαθέτει επίσης σύστημα Assist και Slipper.

Από τις 4.000 στροφές και μετά, ο κινητήρας βγάζει τον καλύτερο εαυτό του, με την ομαλότητα στην απόδοση και την πολιτισμένη λειτουργία να τον διακρίνουν. Με τη μέγιστη απόδοση να βρίσκεται στις 12.000 σ.α.λ. σου επιτρέπει να γίνεις όσο σπορ ή όσο συντηρητικός θέλεις εσύ με την οδήγησή σου. Είναι ο ίδιος κινητήρας που χρησιμοποιούν τα Ninja 300 και Z300, το Versys-X 300 όμως έχει διαφορετική απόδοση και διαφορετικό σετάρισμα στον ψεκασμό του. Οι 40 ίπποι αποδεικνύονται ιδανικοί για τους δρόμους της Κορσικής, και η μοτοσυκλέτα της Kawasaki άνετα μπορεί να πιάσει τριψήφιο νούμερο στο κοντέρ, με την τελική ταχύτητα να είναι περίπου 165 χλμ./ώρα.

Ανώμαλο οδόστρωμα; Κανένα πρόβλημα

Οι αναρτήσεις του νέου Versys είναι άνετες και η απόσβεση σε αφήνει να καταλάβεις ελάχιστα την όποια ανωμαλία του οδοστρώματος. Οδηγούμε άνετα και με σιγουριά. Αυτό το τελευταίο μάλιστα γίνεται ακόμα πιο έντονο από τη στιγμή που ρυθμίζουμε την προφόρτηση του ελατηρίου στις προεπιλεγμένες ρυθμίσεις. Μετά το σετάρισμα στην στάνταρ

κρότερο
ογένειας,




Kawasaki



ρύθμιση η μοτοσυκλέτα γίνεται πιο σταθερή και η οδήγηση ακόμη πιο άνετη κι εύκολη.
Όσο για τα φρένα, το μπροστινό στην αρχή δίνει την εντύπωση ότι δεν έχει άριστη απόκριση. Καθώς οδηγείς όμως, διαπιστώνεις ότι όπως και το πίσω φρένο, έτσι και το μπροστινό, έχουν επαρκή δύναμη και η απόδοσή τους είναι γραμμική. Τα ελαστικά από την άλλη είναι εντυπωσιακά καλά. Το νέο Versys-X 300 είναι εφοδιασμένο με ένα ζευγάρι IRC Trial Winners, όπου τόσο στο στεγνό, όσο και στο βρεγμένο οδόστρωμα σε βγάζουν ασπροπρόσωπο. Ειδικά μάλιστα στο βρεγμένο, η πρόσφυσή τους θα σε εκπλήξει!



Ολοκληρωμένη πρόταση σε καλή τιμή

Σαν σύνολο, στο νέο Kawasaki, το μικρότερο μέχρι στιγμή μέλος της γνωστής οικογένειας, αρνητικά δεν θα βρεις. Για έναν αναβάτη κάτοχο διπλώματος Α2, πρόκειται για μια πολύ καλή μοτοσυκλέτα. Στην περίπτωση του μικρού Versys το ίδιο ισχύει και για αναβάτη που έχει στην κατοχή του δίπλωμα “ελευθέρας”. Διαθέτει έναν άριστο και γραμμικό σε απόδοση κινητήρα, άνετη και σταθερή συμπεριφορά, ενώ φιλτράρει αποτελεσματικά όλες τις ανωμαλίες του οδοστρώματος. Αν συνυπολογίσεις την προσιτή τιμή της (5.990 ευρώ) μπορεί άνετα να γίνει δική σου!




BMW
BMW Motorrad
Η ΖΩΗ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΕΥΘΕΙΑ.
ΑΠΟΛΑΥΣΕ ΤΗΝ.
MAKE LIFE A RIDE.
Η νέα G 310 R είναι μια πραγματική BMW. Η υψηλή ποιότητα, η εξαιρετική λειτουργικότητα και η καινοτομία εξασφαλίζουν τη μέγιστη οδηγική σου απόλαυση. Με ABS, Upside Down μπροστινό σύστημα ανάρτησης και ακτινική εμπρός δαγκάνα φρένου, η ασφάλειά σου απογειώνεται. Με την G 310 R θέλεις απλά να οδηγήσεις.
Μάθε περισσότερα στο **bmw-motorrad.gr**
Βάλτο καλά στο κεφάλι σου
3asy Ride
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Η BMW Motorrad συνιστά
ADVANTEC
ORIGINAL BMW ENGINE OIL

ΝΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Όταν διαθέτεις ένα scooter που βρίσκεται ψηλά στις πωλήσεις στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, αυτό που χρειάζεται για να μείνεις εκεί είναι να το βελτιώσεις κρατώντας την ίδια όμως συνταγή. Έτσι σκέφτηκε η Honda που βελτίωσε στα σημεία το Forza 125, το Νο1 premium scooter στη Γαλλία φέρνοντάς το παράλληλα στη Euro 4 εποχή.

Κείμενο - φωτογραφίες: Βασίλης Κωστάκος
Συνεργάστηκε ο Κώστας Γαμβρούλης


HONDA


HONDA



Αυτοκίνητο;

Ένας λόγος της εμπορικής επιτυχίας του Forza 125 στην Ευρώπη είναι και η αίσθηση αυτοκινήτου που έχεις όταν βρεθείς στη σέλα του. Καθόλου τυχαίο αφού οι άνθρωποι της Honda είχαν στο μυαλό τους ότι πολλοί από τους ιδιοκτήτες του Forza θα ήταν και κάτοχοι αυτοκινήτου. Έτσι το Forza θυμίζει αυτοκίνητο, χάρη στα μεγάλα αναλογικά όργανα (ταχύμετρο και στροφόμετρο), την φαρδιά και άνετη σέλα, τη "μέσα" θέση οδήγησης, την μεγάλη ζελατίνα, ακόμα και τα LED φώτα ημέρας. Ας μας συγχωρέσουν οι Ιάπωνες σχεδιαστές αλλά οδηγώντας το Forza μας άφησε μια γεύση πολυτελούς βαυαρικού αυτοκινήτου. Από την άλλη μάλλον αυτό επιδίωκαν γιατί το mini GTέχει σίγουρα πολυτελή κατασκευή. Σχεδιαστικά μοιάζει σαν όχημα από το μέλλον, με κοφτές γωνιές, χωρίς υπερβολές, που το καθιστούν πολύ νεανικό. Το αγοραστικό κοινό του είναι σίγουρα πάνω από τα 30 αλλά παράλληλα δείχνει "φρέσκο" και τραβά τα βλέμματα. Κανείς δεν πιστεύει ότι πρόκειται για 125άρι, κάτι που κρύβουν έντεχνα οι διαστάσεις του και η αίσθηση πολυτέλειας που εκπέμπει. Ο συνεπιβάτης κάθεται εξίσου άνετα με τον αναβάτη σε μια αντίστοιχη φαρδιά και άνετη σέλα, ενώ εκατέρωθεν από αυτή υπάρχουν και χειρολαβές. Το Forza έχει και key-less σύστημα, Smart Key για τη Honda, που σημαίνει ότι το "κλειδί"- ένας μικρός πομπός ουσιαστικά- παραμένει στην τσέπη: τα πάντα γίνονται από έναν κεντρικά τοποθετημένο περιστροφικό διακόπτη: κλείδωμα, άνοιγμα ρεύματος, λειτουργία κινητήρα, ενώ υπάρχει και ειδική θέση, για το άνοιγμα της σέλας και για το πορτάκι ανάμεσα στα πόδια του οδηγού που αποκαλύπτει την τάπα του ρεζερβουάρ. Σε αυτό το σημείο οι "μηχανόβιοι" θα γκρινιάξουν που η τάπα δεν φέρει μεντεσέ σαν σε όλες τις μοτοσυκλέτες, αλλά πρέπει να την κρατάς στο χέρι. Από την άλλη με ρεζερβουάρ 11,5 λίτρων και κατανάλωση 2,5 λίτρα στα 100 χιλιόμετρα μιλάμε



για μια διαδικασία που δεν είναι συχνή, αφού η αυτονομία περνά τα 400 χιλιόμετρα! Κατά τα αυτοκινητάδικα πρότυπα, το Forza διαθέτει και μεγάλο αποθηκευτικό χώρο 48 λιτρών, αρκετό για άνετη αποθήκευση δύο full face κρανών (και περισσεύει αρκετός χώρος). Επιπλέον, μπροστά στην ποδιά βρίσκεται ένα πρακτικό ντουλαπάκι με πρίζα φόρτισης 12volt.



Ίδια συνταγή

Το πρώτο μοντέλο του 2015 με αυτό του 2017 μοιάζουν απόλυτα καθώς οι αλλαγές είναι λίγες και έγιναν με την ευκαιρία των αλλαγών που επιτάσσουν οι Euro 4 προδιαγραφές: Honda Smart Key, νέες ρυθμίσεις στα πίσω αμορτισέρ και νέα ελαστικά της Michelin είναι οι κύριες, εκτός των πέντε χρωματισμών (εκ των οποίων οι τρεις είναι νέοι). Ο τετράχρονος υγρόψυκτος κινητήρας διατήρησε την ίδια απόδοση στου 14 ίππους. Αντί της κλασσικής μίζας υπάρχει γεννήτρια τοποθετημένη στην μία άκρη του στροφάλου καθώς το Forza είναι εφοδιασμένο με idling stop σύστημα, το γνωστό στα αυτοκίνητα ως start-stop. Το ατσάλινο πλαίσιο παραμένει το ίδιο όπως και οι αναρτήσεις, εκτός από τις ρυθμίσεις στα αμορτισέρ. Χωρίς αλλαγές και το σύστημα των φρένων που συνοδεύεται από δικάναλο ABS. Τα όργανα είναι αναλογικά για ταχύμετρο και στροφόμετρο και συμπληρώνονται από ένα ψηφιακό πάνελ όπου περιλαμβάνει ολικό και δύο μερικούς χιλιομετρητές, ώρα, ποσότητα καυσίμου, θερμοκρασία κινητήρα, στιγμιαία και μέση κατανάλωση (ξεχωριστά για τους δύο μερικούς χιλιομετρητές), ενώ υπάρχουν και οι απαραίτητες προειδοποιητικές λυχνίες.

Pocket GT

Όταν πρόκειται για scooter 125 κ.εκ. τότε σίγουρα μεγάλο μέρος της ζωής του θα το περάσει στο αστικό κέντρο. Το ίδιο θα συμβεί και στο Forza. Δεν θα περίμενε κανείς ότι το Forza θα μπορούσε να είναι πιο

Πρέπει να το ζήσεις για
εκτιμήσεις, οπότε ένα test rid
αυτό που πρέπει να κ



α να το
le είναι
κάνεις.





γρήγορο και βολικό από ένα SH 125 αλλά σίγουρα ο αναβάτης του δεν θα δυσκολευτεί μέσα στην κίνηση. Μόλις μάθεις λίγο τον όγκο και τις διαστάσεις του Forza μπορείς εύκολα να κινείσαι και να ελίσσεσαι ανάμεσα στα αυτοκίνητα χάρη στο καλό του στήσιμο. Αυτό που ίσως αποτελεί τροχοπέδη κατά την οδήγηση μέσα στην πόλη είναι η GT θέση οδήγησης (μέσα και με το τιμόνι χαμηλά και κοντά στον οδηγό) που δεν σου δίνει πολύ σιγουριά. Όταν το συνηθίσεις όμως, τα ψυχολογικά “προβλήματα” σταματούν. Χάρη στο τιμόνι που κόβει πολύ και στον 15άρη τροχό μπροστά το Forza ελίσσεται με άνεση και ευκολία. Το μόνο που χαλά λίγο την “πολυτελή” αίσθηση του Forza είναι η αίσθηση του πίσω φρένου. Το idle stop σύστημα -που έχουμε δει στα SH και PCX- θα σβήσει τον κινητήρα μόλις το scooter ακινητοποιηθεί για μερικά δευτερόλεπτα, ενώ έπειτα θα τον θέσει άμεσα σε λειτουργία με το που ανοίξεις απλά το γκάζι. Παρά το μεγάλο σχετικά βάρος και τους μικρότερους τροχούς σε σχέση με ένα city scooter, το Forza αντιμετωπίζει με άνεση τις και ανωμαλίες που θα συναντήσει σε μια πόλη, όπως η Αθήνα.





Στο κόκκινο

Το Forza μπορεί να βγει και έξω από την πόλη ταξιδεύοντάς σε από τον επαρχιακό. Σίγουρα η μικρή ισχύς δεν βάζει φωτιά στην άσφαλτο. Εάν μάθεις, όμως να το δουλεύεις τέρμα γκάζι τότε θα εκπλαγείς με το πόσο γρήγορα θα κινηθείς. Τα φαρδιά Michelin ελαστικά προσφέρουν καλό κράτημα και με καλή άσφαλτο το Forza μπορεί να πάρει μεγάλεις κλίσεις. Εξαιρετικές είναι και οι αναρτήσεις που μετατρέπουν το Forza σε μαγικό χαλί χωρίς όμως να νιώσεις πουθενά ότι οι μηχανικοί της Honda το έχουν παρακάνει. Στις στροφές δεν έχεις παρά να επιλέξεις ανοικτές γραμμές και η ταχύτητα που





θα κρατήσει το Forza μέσα στη στροφή θα σε εντυπωσιάσει όπως θα κάνει και η ποιότητα κύλισης και η πολιτισμένη λειτουργία του. Τα φρένα σε αυτή τη... σπορ χρήση δεν θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα -πέρα από την “αναισθησία” του πίσω που ενοχλεί ελαφρώς αλλά δεν αποτελεί πρόβλημα λόγω ABS. Το Forza κινείται με ασφάλεια και στον αυτοκινητόδρομο: φτάνει σχετικά εύκολα τα 110 χλμ/ώρα και μπορείς να δεις το δείκτη του ταχυμέτρου να ξεπερνά τα 130 σε κατηφόρα. Εάν έχεις την ρυθμιζόμενη σε ύψος ζελατίνα χαμηλά, ο αέρας θα περνά πάνω από τους ώμους σου ακόμα και εάν είσαι ψηλός. Με τη ζελατίνα ανεβασμένη στο τέρμα - γίνεται χειροκίνητα- προστατεύεσαι πλήρως. Το σημαντικό είναι ότι παρά το μεγάλο σχετικά όγκο αλλά και τη μετωπική του επιφάνεια. το Forza δεν επηρεάζεται τόσο από τους πλάγιους ανέμους.



Με το κλειδί στην τσέπη

Κάποτε η τιμή του κάθε οχήματος συνοδευόταν με το χαρακτηριστικό “με το κλειδί στο χέρι”. Πλέον με όλη αυτή την τεχνολογία που ενσωματώνεται και στα δίκυκλα το σλόγκαν άλλαξε. Για να βάλετε λοιπόν το υποτιθέμενο “κλειδί” του key-less συστήματος στην τσέπη σας πρέπει να βγάλετε από αυτήν 4.850 ευρώ, ποσό που φαίνεται ίσως μεγάλο για ένα 125άρι, αλλά για την ποιότητα και τις δυνατότητες του Forza πιστεύουμε είναι ένα πολύ λογικό νούμερο. Το κακό στη χώρα μας είναι ότι τα 125άρια δεν ευνοούνται λόγω νομοθεσίας (και νοοτροπίας) ενώ σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες είναι η μοναδική επιλογή. Δύσκολο το στοίχημα λοιπόν για το Forza, αλλά αυτό δεν μειώνει την αξία και την πολυτέλειά του. Πρέπει να το ζήσεις για να το εκτιμήσεις, οπότε ένα test ride είναι αυτό που πρέπει να κάνεις.





Brixton Motorcycles:

Τα νέα μοντέλα Scrambler και Café Racer τώρα διαθέσιμα στην Ελλάδα

Μετά τη θερμή υποδοχή που επεφύλαξε το ελληνικό κοινό στο πρώτο μοντέλο της Brixton BX 125 Classic, δύο νέες συναρπαστικές εκδόσεις είναι πλέον διαθέσιμες στην Ελλάδα.



Η Brixton συνεχίζει την εξέλιξη της ιδιαίτερης σχεδιαστικής ταυτότητάς της εμβαθύνοντας σε δύο νεορετρό κατηγορίες που γνωρίζουν μεγάλη άνθιση τα τελευταία χρόνια: Scrambler και Café Racer.
Η έκδοση BX 125 X Scrambler ενσωματώνει κλασικά στυλιστικά στοιχεία των μοτοσυκλετών Scrambler, πάντα με την πρωτότυπη, μοντέρνα προσέγγιση της Brixton: τιμόνι enduro, προστατευτικό κάλυμμα προβολέα και μικρό ανεμοθώρακα, ελαστικά on-off με μεγάλο τακούνι, special εξάτμιση και χαρακτηριστικό tank pad με ανάγλυφη βρετανική σημαία.

Το μοντέλο BX 125 X Scrambler είναι διαθέσιμο σε 2 χρωματισμούς:
-Matte black
-Military green
Το μοντέλο BX 125 R Café Racer μοιάζει να έχει βγει κατευθείαν από τα Grand Prix της δεκαετίας του '60, με (αποσπώμενο) κάλυμμα σέλας συνεπιβάτη, τιμόνι clip-on με ενσωματωμένους οβάλ καθρέφτες, μικρό ανεμοθώρακα, street ελαστικά, και μακρύ τελικό εξάτμισης.
Είναι διαθέσιμο σε 2 χρωματισμούς:
-Silver
-Red



Και οι δύο εκδόσεις διατηρούν τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τον πλούσιο εξοπλισμό του μοντέλου Classic:

-Euro 4 μονοκύλινδρο, αερόψυκτο, injection κινητήρα 125cc, κατασκευής Suzuki, με χαμηλή κατανάλωση καυσίμου (2,7 l /100 km)
-Σύστημα Συνδυασμένης Πέδησης CBS με δίσκους εμπρός και πίσω
-LED φώτα ημέρας, οπισθοπορείας και φλας
-Ρετρό, άνετη σέλα υψηλής ποιότητας
-Κεντρικό και πλαϊνό stand
-Θύρα USB
-Ψηφιακό πίνακα οργάνων με αναλογικό στροφόμετρο.

Τα μοντέλα BX 125 X Scrambler και BX 125 R Café Racer είναι ήδη διαθέσιμα στο δίκτυο εμπόρων της Brixton Motorcycles, στην τιμή των 2.789 €.



Any direction. As long as it's your own.
BX 125 Classic
MONO ME
2.589€
BX
Euro 4, Injection κινητήρας 125cc - Κατανάλωση καυσίμου: 2,7 L / 100 km - Αυτονομία >500 km
Φρένα : CBS, Δίσκοι Ε/Π - LED φώτα ημέρας, οπισθοπορείας και φλας - Θύρα USB
BRIXTON
www.brixton-motorcycles.com
Brixton Motorcycles
Λ. Κηφισού 29, 12242, Αιγάλεω, Τηλ. 2103410684
BRIXTON MOTORCYCLES

ΤΟ SPORT ΑΔΕΛΦΑΚΙ ΤΟΥ STREET 750

Η Harley-Davidson συνεχίζει τις προσπάθειες της για προσέλκυση νέου κοινού στις τάξεις της, αυτή τη φορά με μια sport έκδοση του Street 750, με εκ βάθρων αλλαγές, ανακυκλώνοντας το όνομα Street Rod, το οποίο είχε χρησιμοποιήσει σε έκδοση του V-Rod μεταξύ 2005-2012.

Για τη δημιουργία του Street Rod, η αμερικάνικη φίρμα έβαλε το μαχαίρι βαθιά στο κόκκαλο του Street, κρατώντας από εκείνο μόνο το πλαίσιο και το ρεζερβουάρ, με το τελευταίο να έχει αλλάξει μάλιστα θέση!
Νέα ελαστικά, νέοι τροχοί 17 ιντσών με ελαστικά 120/70 & 160/60, νέο ανάποδο πιρούνι 43mm, νέο κοστούμι, νέα μάσκα, νέα γεωμετρία, 2 δίσκοι 300mm μπροστά αντί για του ενός του Street (με το ABS στον στάνταρ εξοπλισμό), διαφορετικά piggyback αμορτισέρ πίσω, κλπ.
Χαρακτηριστικά η γωνία κάστερ από τις χαλαρές 32 μοίρες πλέον βρίσκεται στις πιο επιθετικές 27, για ταχύτερες αντιδράσεις και πιο sport συμπεριφορά. Οι μεγαλύτερες



διαδρομές των αναρτήσεων αυξάνουν το ύψος της μοτοσυκλέτας, αυξάνοντας παράλληλα και τις δυνατότητες κλίσης στις στροφές (10 μοίρες περισσότερες από κάθε πλευρά παρακαλώ!). Βέβαια έτσι αυξήθηκε και το ύψος της σέλας κατά 104mm στα 757mm.

Μακρύτερο όμως είναι και το ψαλίδι, για καλύτερο έλεγχο και για να πάρει τα νέα αμορτισέρ με την μεγαλύτερη διαδρομή.

Το ρεζερβουάρ έχει μετακινηθεί προς τα εμπρός, όπως έχει μετακινηθεί και η θέση οδήγησης, ώστε να φορτιστεί περισσότερο το μπροστινό μέρος, προσφέροντας βελτιωμένο κράτημα.



Ο νέος Revolution X 750 κινητήρας δέχθηκε και αυτός τα βελτιωτικά χάδια των μηχανικών της H-D, με αποτέλεσμα να παράγει 8% περισσότερη ροπή σε όλη την κλίμακα (από τις 3.500 έως και τις 7,500 rpm). Αυξημένη όμως είναι και η ιπποδύναμη, κατά... 18%! Τα επίσημα νούμερα βρίσκονται στους 68.4hp/8.750rpm (1.000rpm περισσότερες από ότι το Street) και στα 6.5Kgm ροπής στις 4.000rpm.
Για να αυξηθούν οι επιδόσεις η H-D άλλαξε το φιλτροκούτι με ένα μεγαλύτερο, βελτίωσε την αναπνοή και την τροφοδοσία του κινητήρα, ενώ άλλαξε το προφίλ των εκκεντροφόρων και αύξησε την συμπίεση από το 11 στο 12:1.
Νέο είναι το LED πίσω φωτιστικό σώμα, ίσιο το τιμόνι -με τους καθρέπτες τοποθετημένους στα άκρα του- ενώ τα μαρσπιέ έχουν μετακινηθεί προς τα εμπρός.
Η ιδέα πίσω από το νέο design της μοτοσυκλέτας; “Ένα Street που έχει πάρει αναβολικά!”
Ένα Streetfighter αμερικάνικου τύπου, που όμως στοχεύει και στην ευρωπαϊκή αγορά μεταξύ άλλων -αλλά και στον υπόλοιπο κόσμο. Η ίδια η H-D αναφέρεται σε μοτοσυκλέτες όπως το Yamaha MT-07 κάνοντας λόγο για τους αντιπάλους του Street Rod.
Το Street Rod θα διατίθεται σε 3 χρωματισμούς: Vivid Black, Charcoal Denim & Olive Gold.

Τι κάνουμε για να μην το... “κάψουμε”

Το καλοκαιράκι έχει μπει για τα καλά και οι υψηλές θερμοκρασίες μας κάνουν να ονειρευόμαστε απομακρυσμένες παραλίες και βουτιές σε πισίνες.

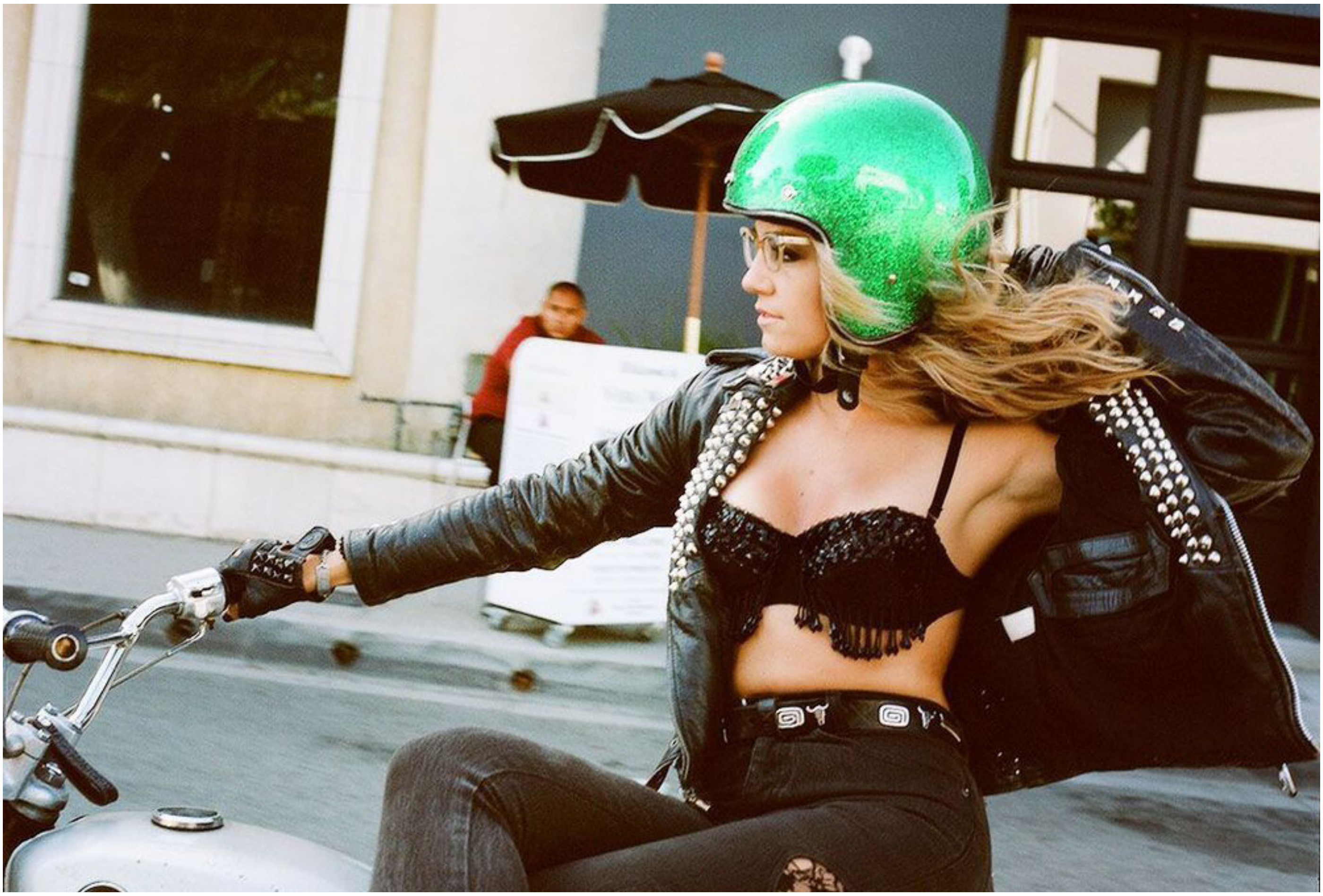
Κείμενο: Θεοδωρής Ξύδης


Melrose Av
8251

Όπως τον χειμώνα, έτσι και το καλοκαίρι, το δίκυκλο παραμένει το βασικό μας μεταφορικό μέσο –ακόμη περισσότερο τώρα φυσικά. Η εποχή αλλάζει, δεν αλλάζει όμως η προσοχή που πρέπει να δίνουμε στον προστατευτικό εξοπλισμό ο οποίος μας κρατά ασφαλείς και παράλληλα μακριά από τις κακές επιπτώσεις που έχει ο ήλιος και η ζέστη στον οργανισμό μας.
Να λοιπόν τέσσερα βασικά πραγματάκια που πρέπει να έχουμε στο νου μας όταν κυκλοφορούμε με υψηλές και πολύ υψηλές θερμοκρασίες.

Ντύσου μη γδύνεσαι

-Η απευθείας έκθεση στο ζεστό αέρα αλλά και στην ηλιακή ακτινοβολία μας κάνει κακό. Οπότε αυτά τα δύο στοιχεία πρέπει να τα αντιμετωπίσουμε όπως το κρύο ώστε να προστατέψουμε επιδερμίδα μας και γενικότερα την εύρυθμη λειτουργία του οργανισμού μας.
Αντί λοιπόν να οδηγούμε με το φανελάκι, τη βερμούδα και το δίχαλο, προσπαθούμε να καλύψουμε το σώμα και τα άκρα μας





όσο το δυνατόν περισσότερο. Φοράμε λοιπόν σωστό προστατευτικό εξοπλισμό, κατά προτίμηση σχεδιασμένο για οδήγηση σε υψηλές θερμοκρασίες: Ένα διάτρητο μπουφάν, ένα ζευγάρι καλοκαιρινά γάντια και ένα ζευγάρι ανάλογα παπούτσια μας προστατεύουν εξαιρετικά από τον ήλιο, με το απαραίτητο φυσικά κράνος στο κεφάλι αλλά και παντελόνι –ξεχάστε τη βερμούδα και τις παντόφλες. Μας προστατεύουν παράλληλα και από τα εγκαύματα, όχι μόνο εκείνα που μπορεί να προέλθουν από τον ήλιο αλλά και από τα μεταλλικά και πλαστικά αντικείμενα του δικύκλου μας, και από την άσφαλτο…

Ο ιδρώτας είναι φίλος σου

Δεν γίνεται να κυκλοφορούμε το καλοκαίρι με δίκυκλο και να μην ιδρώσουμε. Αντί λοιπόν να προσπαθούμε να το αποφύγουμε με οποιονδήποτε τρόπο – με τρόπο δηλαδή που μας θέτει σε μεγάλο κίνδυνο- το χρησιμοποιούμε υπέρ μας, για να μην αφυδατωθούμε και για να μην πάθουμε θερμοπληξία.



Φορώντας προστατευτικό εξοπλισμό, προστατεύουμε το δέρμα μας από την απευθείας έκθεση στον ήλιο, δεν το ταλαιπωρούμε φέρνοντάς το αντιμέτωπο με τον καυτό αέρα και είμαστε και “πάνοπλοι” στην περίπτωση που κάτι πάει στραβά. Παράλληλα το σώμα μας δεν δουλεύει υπερωρίες για να κρατηθεί δροσερό και χάνει σημαντικά λιγότερα υγρά. Με το κατάλληλο διάτρητο jacket ο θερμός αέρας θα φεύγει από το δέρμα μας, ενώ παράλληλα αφυδατωνόμαστε λιγότερο. Για την ιστορία: 2% απώλεια υγρών (σε μορφή ιδρώτα), ισούται με 50% απώλεια της δύναμης...

Ζελατίνα κάτω

Δοκιμάστε να οδηγήσετε με τη ζελατίνα του κράνους ανοιχτή και κλειστή και θα διαπιστώσετε ότι η θερμοκρασία που φτάνει στο πρόσωπό σας είναι σημαντικά χαμηλότερη με τη ζελατίνα κάτω. Αυτός είναι ο μόνος τρόπος για να προστατέψουμε το πρόσωπό και την επιδερμίδα μας από τη ζέστη. Οι άντρες θα το παραβλέψουν αυτό και θα γεμίσουν ρυτίδες αλλά οι γυναίκες πρέπει οπωσδήποτε να οδηγείτε με τη ζελατίνα κλειστή, αν θέλετε να διατηρήσετε την επιδερμίδα σας σφριγηλή και νεανική.
Με τη ζελατίνα κλειστή προστατεύεστε παράλληλα από οτιδήποτε άλλο μπορεί να έρθει σε επαφή με το πρόσωπό σας, όπως χαλίκια, σκουπίδια και έντομα και έτσι οδηγείτε με



ακόμη μεγαλύτερη ασφάλεια. Ένα φουλάρι ή tube στο λαιμό είναι επίσης μία πολύ καλή λύση για να μην καείτε σε αυτή την περιοχή. Η ηλιοθεραπεία μπορεί να περιμένει για την παραλία…

Υγρά να δουν τα μάτια σου

Το καλοκαίρι πρέπει να πίνουμε παραπάνω υγρά ούτως ή άλλως και ακόμη περισσότερα αν κυκλοφορούμε καθημερινά με δίκυκλο. Τα υγρά μας κρατούν ενυδατωμένους και μας βοηθούν να κρατήσουμε την πνευματική μας διαύγεια και την εγρήγορσή μας σε υψηλά επίπεδα. Οπότε πίνουμε πολλά και όσο πιο συχνά μπορούμε – όχι αλκοόλ φυσικά. Μην περιμένετε λοιπόν να γκαγκανιάσετε για να πιείτε νερό η χυμό. Θα είναι αργά τότε, κάντε το νωρίτερα. Δοκιμάστε επίσης την χρήση Camelbak (τσαντάκι πλάτης με υδροδοχείο), στην περίπτωση που κάνετε πολύωρη οδήγηση.



Εξοπλισμός προστασίας αναβάτη

Η ενότητα δεν χρειάζεται πρόλογο ή περίπλοκη προσέγγιση. Είναι απλά αυτονόητο ότι ο οδηγός της μοτοσικλέτας χρειάζεται ειδικό προστατευτικό εξοπλισμό, ώστε να περιορίσει τις συνέπειες ενός ενδεχόμενου ατυχήματος ή μιας πτώσης.

Δεν νοείται η οδήγηση οποιουδήποτε διτρόχου χωρίς κράνος. Απλά γιατί αρκεί μια πτώση με πολύ χαμηλή ταχύτητα, ακόμη και 20 χλμ/ώ, για να επιφέρει ένα χτύπημα με ανεπανόρθωτες βλάβες στον εγκέφαλο και στη ζωή του οδηγού.

Ένα χτύπημα/ατύχημα για το οποίο ενδεχομένως ο οδηγός της μοτοσικλέτας δεν έχει καμία ευθύνη, συμβαίνει εντελώς απροσδόκητα και φυσικά δεν επεδίωκε να του συμβεί. Σε κάθε περίπτωση αυτά συμβαίνουν όταν δεν τα περιμένει ο οδηγός. Επομένως οφείλει να είναι προστατευμένος πάντα. Ένα πρώτο θέμα προς συζήτηση είναι τι είδους κράνος είναι το ιδανικό. Τα μόνα “αποδεκτά” για εμάς κράνη που προσφέρουν και τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια, είναι τα κλειστά κράνη, τύπου full face. Που φυσικά έχουν την ειδική σήμανση προδιαγραφών (σχετικό ταμπελάκι) και, ακόμη καλύτερα, είναι επώνυμα.
Η σκούρα ζελατίνα μειώνει την αντίληψη της ταχύτητας (προσοχή, όχι την όραση!), αλλά τη δυνατότητα του οδηγού να αντιλαμβάνεται την ταχύτητα των άλλων οχημάτων αλλά και τη δική του), σε πολύ μεγάλο βαθμό, που μπορεί να ξεπεράσει και το 80%! Καθώς όμως και η αντηλιά αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα, η ιδανική λύση είναι τα κράνη που διαθέτουν διπλές ζελατίνες. Μία συμβατική διαφανή, για τον περισσότερο χρόνο οδήγησης και μία μικρότερη φιμέ που κατεβαίνει

εσωτερικά όποτε ο οδηγός το επιλέξει - και απομακρύνεται ανάλογα. Εναλλακτικά αντί της σκούρας φιμέ που δεν ενδείκνυται, ενώ για το βράδυ απλά "απαγορεύεται", μπορεί να επιλεγεί μία ελαφρώς φιμέ (smoked) που αποτελεί μια ενδιάμεση κατάσταση. Προστατεύει από τον ήλιο χωρίς να επηρεάζει πολύ τη λειτουργία των ματιών. Η διάρκεια ζωής των κρανών εξαρτάται από το υλικό κατασκευής τους. Πλέον τα περισσότερα κράνη δεν έχουν ημερομηνία λήξης και αν δεν έχουν δεχτεί κρούση ούτε έχουν μείνει εκτεθειμένα στον ήλιο επί μακρόν, μπορεί να διατηρηθούν πολλά χρόνια. Τα πολυεστερικά κράνη (πλαστικά) έχουν έναν ορίζοντα ζωής στα 5 χρόνια, γι' αυτό έχουν και στάμπα με την ημερομηνία κατασκευής επάνω τους. Τα πολυκαρβονικά κράνη και πλέον και τα κατασκευασμένα από ανθρακονήματα έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής, ωστόσο είναι ευαίσθητα και "καταστρέφονται" αν πέσουν ακόμη κι από ύψος ενός μέτρου. Ο τρόπος με τον οποίο προστατεύουν, είναι να ραγίζουν και Τα ανοικτά κράνη τύπου jet προσφέρουν ελάχιστη προστασία σε ενδεχόμενη πτώση, αφήνοντας εκτεθειμένη τη γνάθο και το πρόσωπο του οδηγού. Τα "σπαστά" κράνη που ανοίγει και σηκώνεται το εμπρός μέρος τους, αποτελούν μια λύση σε όσους κάνουν συχνές στάσεις. Ένα σπαστό κράνος είναι συγκριτικά πιο βαρύ από τα συμβατικά, οπότε η πολύωρη χρήση του θα προκαλέσει καταπόνηση. Είναι απαράδεκτο να κινούμαστε με ένα τέτοιο το κράνος σε ανοικτή θέση, καθώς τίποτε δεν μας εξασφαλίζει ότι θα παραμείνει ανοικτό καθ' όλη την πορεία και δεν θα κλείσει "μισό", σταματώντας εμπρός από τα μάτια και κλείνοντας εντελώς το οπτικό πεδίο του αναβάτη. Άλλωστε στις οδηγίες τους, τα κράνη αυτού του τύπου αναφέρουν ότι η χρήση τους στην ανοικτή θέση είναι μόνο όταν ο οδηγός είναι σταματημένος. Πολλοί μοτοσικλετιστές φορούν το κράνος και αμελούν να το δέσουν. Η αμέλεια αυτή μπορεί να τους στοιχίσει τη ζωή, καθώς σε πιθανή πτώση ο θανάσιμος τραυματισμός μπορεί να προκληθεί από το ίδιο το άδετο κράνος. Προτιμήστε τα κράνη που δένουν χωρίς κλιπ, γιατί είναι πιο δύσκολο να λυθούν. Ένα σημαντικό θέμα είναι αυτό



της κατάλληλης ζελατίνας. Σε χώρες με έντονη ηλιοφάνεια όπως η Ελλάδα οι σκούρες ζελατίνες (φιμέ), είναι εξαιρετικά διαδεδομένες, ωστόσο θα πρέπει να ΑÑÈÑÏ #1 >> 11 γνωστό, είναι το προστατευτικό για το θώρακα του οδηγού. Ένα απλό κομμάτι πλαστικού, ανθεκτικό όσο και ελαστικό, που τοποθετείται απλά μέσα από το μπουφάν και προστατεύει το θώρακα. Ακόμη και με μικρή ταχύτητα, σε μία σύγκρουση είναι εύκολο να σπάσουμε ένα πλευρό. Αν το χτύπημα αυτό έρθει από μπροστά, το σπασμένο πλευρό μπορεί να εισχωρήσει στη θωρακική κοιλότητα και να τραυματίσει θανάσιμα την καρδιά ή τις αρτηρίες της, ή να προκαλέσει πνευμοθώρακα και να ανασταλεί η αναπνοή. Το προστατευτικό για τον θώρακα κάνει αυτό που λέει το όνομά του (chest protector) και είναι εξίσου σημαντικό προστατευτικό όσο και το κράνος! Για τον υπόλοιπο εξοπλισμό θα επαναλάβουμε μία απλή φράση του 5 φορές Παγκόσμιου Πρωταθλητή, Mick Doohan: “Αρκεί μόλις ένα λεπτό πριν ανέβεις στη μοτοσικλέτα για να βάλεις τον εξοπλισμό που μπορεί να σου σώσει τη ζωή”. Χρειάζονται λιγότερα από 60 δευτερόλεπτα για να φορέσει κανείς ένα ειδικό μπουφάν, ένα ζευγάρι γάντια μοτοσυκλέτας, μπότες ή μποτάκια με προστατευτικά κι ένα ειδικό παντελόνι ή επιγονατίδες. Χρόνος, που ο μοτοσικλετιστής κερδίζει πολλαπλά με τη χρήση της μοτοσικλέτας έναντι οποιουδήποτε άλλου μέσου μεταφοράς στην καθημερινότητα. Ειδικότερα για το μπουφάν, προστατευτικά θα να διαχέουν το τοπικό χτύπημα σε όλο το κέλυφος, ώστε να απορροφήσουν την κρούση. Ακόμη και σε ένα μικρό χτύπημα αποκτούν αόρατες ρωγμές στο εσωτερικό τους (π.χ. πτώση από το χέρι) και πλέον δεν θα είναι σε θέση να αντέξουν ένα δυνατό χτύπημα, αν συμβεί. Γενικά η αντικατάσταση του κράνους καλό είναι να γίνεται κάθε 5 χρόνια, ή και νωρίτερα, αν η χρήση είναι



πολύ συχνή. Το διάστημα αυτό μειώνεται αν έχει δεχτεί βαφές που θα πρέπει να γίνονται μόνο από εξειδικευμένους τεχνίτες με ειδικές μπογιές που δεν αλλοιώνουν τα υλικά κατασκευής και τις ιδιότητες του κράνους. Σημαντική είναι η συντήρηση του κράνους και περιλαμβάνει δύο περιοχές.
Η μία και σημαντικότερη είναι η ζελατίνα που, αν αποκτήσει πολλές χαρακιές και δεν είναι πια απόλυτα διαφανής, θα πρέπει να αντικαθίσταται. Μέχρι τότε, ο καθαρισμός της θα πρέπει να είναι σχεδόν καθημερινός, τόσο από έξω όσο και από μέσα. Χωρίς τη χρήση χημικών καθαριστικών (τα καθαριστικά για τα τζάμια είναι ό,τι χειρότερο) αλλά μόνο με νερό και ένα μαλακό πανί. Ούτε καν χαρτί γιατί μπορεί να τη χαράξει, ειδικά όσες έχουν επικάλυψη ιριδίου. Η άλλη περιοχή είναι το εσωτερικό του κράνους και ο καθαρισμός του. Πλέον τα περισσότερα κράνη έχουν αφαιρούμενα εσωτερικά τμήματα, ώστε να πλένονται. Προτιμάτε να τα πλένετε με ένα μαλακτικό πλύσης στο χέρι ή με σαμπουάν ή με τα ειδικά καθαριστικά που υπάρχουν στην αγορά. Αφήστε το στη συνέχεια να στεγνώσει ήπια, όχι στον ήλιο, αλλά σε κάποιο σκιερό και ξηρό μέρος, έτσι ώστε να απομακρυνθεί πλήρως η υγρασία.
Δεύτερο σημαντικό εξάρτημα προστασίας, αν και όχι ευρύτερα πρέπει να υπάρχουν σε αγκώνες και ώμους αλλά και στην πλάτη για την προστασία της σπονδυλικής στήλης.
Για τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η χρήση του μπουφάν γίνεται δύσκολη έως ανυπόφορη με τις υψηλές θερμοκρασίες, υπάρχον ειδικά “καλοκαιρινά” μπουφάν.
Με διάτρητο ύφασμα, που όχι μόνο δεν ζεσταίνουν τον οδηγό, αλλά τον κρατούν και πιο δροσερό, καθώς περνά ο αέρας όχι όμως και οι βλαβερές ακτίνες του ήλιου στο δέρμα. Θυμηθείτε ακόμη ότι το καλοκαίρι το μπουφάν με τα μακριά μανίκια προστατεύει και από πιθανό έγκαυμα είτε από τον ήλιο σε ταξίδι είτε από πτώση στην άσφαλτο που αναπτύσσει εξαιρετικά υψηλές θερμοκρασίες τους θερινούς μήνες. Ολοένα και περισσότερο αναπτύσσεται η τεχνολογία των αερόσακων για μοτοσικλετιστές. Πλέον υπάρχουν ειδικά γιλέκα με ενσωματωμένους αισθητήρες και μηχανισμούς, που ανοίγουν αυτόματα, χωρίς την ανάγκη σύνδεσης με ντίζα όπως παλαιότερα. Αν υπάρξει κρούση ή πτώση, ο μηχανισμός ενεργοποιείται και ο αερόσακος αναπτύσσεται γύρω από ζωτικές περιοχές του οδηγού: λαιμό, θώρακα, ώμους, πλάτη, συνεισφέροντας σημαντικά στην μείωση του τραυματισμού.





Θανάσης Χούντρας
Διευθυντής Σχολής Ασφαλούς Οδήγησης Μοτοσικλέτας
RIDING SCHOOL - JUNIOR ACADEMY MOTRAC -
www.MotorcycleRidingAcademy.com

ΚΙΝΗΘΕΙΤΕ ΜΕ ΣΤΥΛ

Εάν βαρέθηκες τα αυτοκίνητα, αλλά θα ήθελες να οδηγείς κάτι πιο εύκολο και ευέλικτο από ένα scooter ή παπί τότε το XDURO URBAN της HAIBIKE είναι μια αξιόλογη πρόταση. Για την καθημερινή μετακίνηση, τη βόλτα αλλά και για γυμναστική.

Κείμενο – Φωτογραφίες:
Βασίλης Κωστάκος


HAIBIKE
haibike.com
HAIBIKE



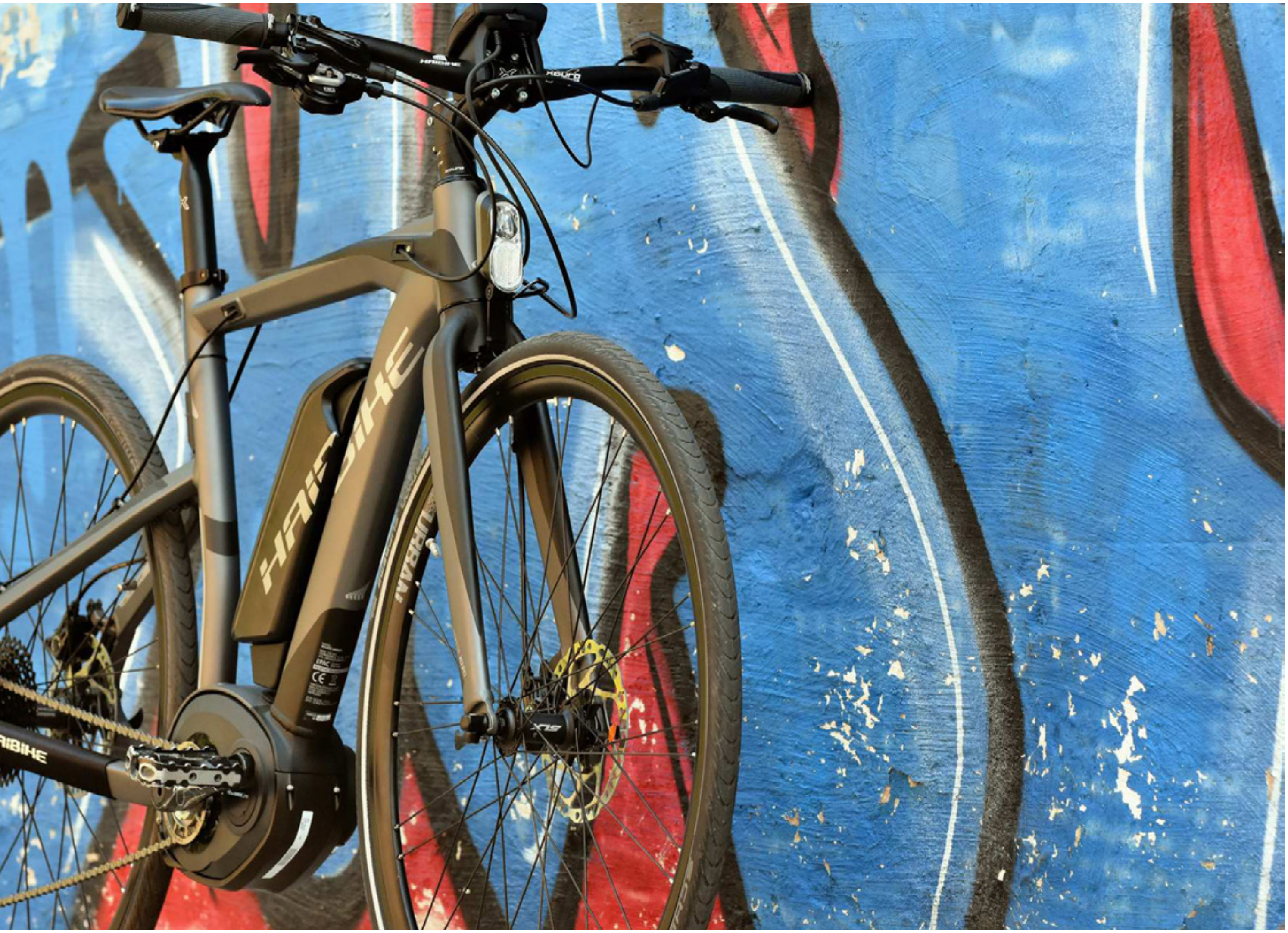
THE STORY

Στην Ευρώπη σε πολλά σημεία έχουν εξοστρακιστεί όχι μόνο τα αυτοκίνητα αλλά και τα δίτροχα. Έτσι πολλοί άνθρωποι στράφηκαν προς το ποδήλατο. Όμως το ποδήλατο έχει ιπποδύναμη όσο και τα δύο σου πόδια οπότε αυτό περιόριζε τις επιλογές. μέχρι που έκαναν την εμφάνισή τους τα ηλεκτρικά ποδήλατα και οι ταχύτητες μαζί με τις αποστάσεις μεγάλωσαν. Ένα από τα μεγαλύτερα εργοστάσια όσο αφορά τα e-bikes είναι αναμφισβήτητα η γερμανική HAIBIKE, που διαθέτει μια άκρως ολοκληρωμένη γκάμα, καθώς είναι από τις πρώτες εταιρίες που επένδυσαν κυριολεκτικά στα ηλεκτρικά ποδήλατα, παρουσιάζοντας μοντέλα με τον κινητήρα ενσωματωμένο στον σκελετό, όταν οι περισσότεροι ακολουθούσαν την παλιά μέθοδο με τον κινητήρα στον πίσω τροχό.

THE BIKE

Αυτό που άμεσα ξεχωρίζει στο Urban είναι η μπαταρία, που βρίσκεται στο δικό της κουτί πάνω στο διαγώνιο σωλήνα- και αφαιρείται, αλλά και ο ηλεκτροκινητήρας στο κάτω μέρος του σκελετού, εκεί που παραδοσιακά τα κλασικά ποδήλατα έχουν τη μεσαία τριβή. Ο κινητήρας προέρχεται από την Bosch και έχει απόδοση 250W ενώ η ιόντων λιθίου μπαταρία -από την ίδια εταιρία- έχει χωρητικότητα 400Wh. Το κύκλωμα συμπληρώνει ένα ψηφιακό όργανο στο τιμόνι που πέρα από κλασικό κοντέρ ποδηλάτου (μέση και μέγιστη ταχύτητα, μερικός και ολικός χιλιομετρητής, ώρα, χρόνος λειτουργίας) έχει ενδείξεις για τα 4 επίπεδα υποβοήθησης (Eco, Tour,

Ένα από τα μεγαλύτερα εργοστάσια όσο αφορά τα e-bikes είναι αναμφισβήτητα η γερμανική HAIBIKE



Sport, Turbo), το βαθμό υποβοήθησης και την αυτονομία, έχει ενσωματωμένο το διακόπτη λειτουργίας, ενώ υπάρχει και ένα αντίστοιχο μπουτόν απ' όπου ανοίγουν και κλείνουν τα φώτα. Για να μην χρειάζεται ο αναβάτης να σηκώσει τα χέρια από το τιμόνι έχει προβλεφτεί και ένας πρόσθετος διακόπτης στο αριστερό άκρο, καθώς στο δεξί τμήμα του τιμονιού υπάρχει το (SLX) shifter της Shimano. Της ιαπωνικής εταιρίας μετάδοσης είναι και τα δισκόφρενα (M 615), καθώς και το πίσω ντεραγιέ που προέρχεται από τη σειρά XT. Για κάποιο λόγο που δεν γνωρίζουμε (μάλλον λόγω χρώματος) η Haibike τοποθέτησε κασέτα (11-36, 10 speed) της αμερικάνικης Sram. Ο σκελετός είναι κατασκευασμένος από αλουμίνιο 6061 και τα καλώδια περνούν μέσα από τον οριζόντιο σωλήνα, ενώ μετά από αυτόν ακολουθούν εξωτερική διαδρομή, κάνοντας τα service πιο εύκολα. Το tapered πιρούνι είναι και αυτό κατασκευασμένο από αλουμίνιο και διαθέτει quick release,όπως και πίσω. Όλα τα περιφερειακά, (λαιμός, overize τιμόνι, παλουκόσελο 31,6mm) είναι κατασκευασμένα από αλουμίνιο από την XLC, όπως και η σέλα που φέρνει το λογότυπο της εταιρίας. Τέλος το Urban διαθέτει led φώτα, εμπρός και πίσω, που τροφοδοτούνται από την μπαταρία και ταιριάζουν πλήρως σχεδιαστικά με το ποδήλατο.



Το ζητούμενο δεν είναι το χρονόμετρο ή πρώτες θέσεις του βάθρου, αλλά η γρήγ ευχάριστη μετακίνηση μέσα στην πόλη





και οι

νορη και

THE RIDE

Το Haibike Urban είναι ένα ηλεκτρικό ποδήλατο πόλης και ανήκει στην κατηγορία fitness, που έχει ρίζες στις κούρσες. Η κατηγορία αυτή δημιουργήθηκε από αυτούς που έβαζαν στις κούρσες ίσιο τιμόνι για να έχουν ένα γρήγορο ποδήλατο πόλης, καθώς τα κλασικά μοντέλα ήταν βαριά, δυσκίνητα και "γεροντίστικα". Στην πορεία η κατηγορία fitness απέκτησε πολλούς οπαδούς και τα εργοστάσια αποφάσισαν να παρουσιάσουν αυτόνομα μοντέλα, με δικά τους χαρακτηριστικά και γεωμετρίες. Έτσι όταν κάποιος θα βρεθεί στη σέλα του Urban θα αγαπήσει την ανάλαφρη αίσθησή του, που σε καμιά περίπτωση όμως δεν είναι η απόλυτη-ακαριαία αντίδραση μιας κούρσας. Άλλωστε το ζητούμενο δεν είναι το χρονόμετρο και οι πρώτες θέσεις του βάθρου, αλλά η γρήγορη και ευχάριστη μετακίνηση μέσα στην πόλη, αλλά και λίγο έξω από αυτήν. Ειδικά εάν είναι ηλεκτροκίνητο fitness όπως το συγκεκριμένο Haibike. Όπως φυσικά θα φαντάζεται κάποιος, η θέση οδήγησης είναι σχετικά σπορ, ή σκυφτή εάν προτιμάτε, καθώς σαν γνήσιος απόγονος μιας κούρσας το τιμόνι βρίσκεται πιο χαμηλά από τη σέλα. Γι' αυτό ο αναβάτης θα ρίξει παραπάνω βάρος στον εμπρός τροχό, έχοντας και καλύτερη αίσθηση. Αν κάποιος θελήσει να αντιστρέψει τα ύψη τιμονιού και σέλας, θα πρέπει να πρέπει να ψαχτεί με κάποιον άλλο λαιμό -προφανώς ρυθμιζόμενο- αν και θα του προτείναμε



να κοιτάξει μια άλλη κατηγορία ποδηλάτων ίσως, καθώς το κούτελο είναι ήδη αρκετά μεγάλο (180mm στο Large). Πάντως, παρ' ότι ο σκελετός του Urban είναι πολύ πιο στιβαρός από ένα κλασικό ποδήλατο (τα e-bikes έχουν άλλες προδιαγραφές όσον αφορά στην αντοχή του σκελετού) ο αναβάτης δεν θα νιώσει και το παραμικρό πετραδάκι, όπως με άλλα hardtail ηλεκτρικά ποδήλατα. Σίγουρα όμως εάν κάποιος θα ήθελε να κάνει μια αναβάθμιση στο συγκεκριμένο ποδήλατο θα του προτείναμε ένα carbon τιμόνι και παλουκόσελο, με αρκετό flex, που θα έκαναν το Urban μαγικό χαλί. Στη μορφή που είναι το συγκεκριμένο ποδήλατο απλά ο χρήστης θα πρέπει να πειραματιστεί με τις πιέσεις των ελαστικών για να πάρει την άνεση που θέλει. Εμάς πάντως μας άρεσε η ανάλαφρη και γρήγορη αντίδραση του Urban που σε κάνει να απορείς που πήγαν τα 19 κιλά του. Πολύ θετικά σχόλια έχουμε να πούμε και για τον τρόπο λειτουργίας του κινητήρα της Bosch που ακόμα και στην μεγαλύτερη βαθμίδα υποβοήθησης κάνει πολύ λίγο αισθητή την παρουσία του, καθώς αποδίδει εντελώς γραμμικά (και αθόρυβα). Έχοντας επιλέξει την λειτουργία "turbo" στο ψηφιακό όργανο, το Urban φτάνει πολύ γρήγορα μέχρι το νόμιμο όριο των 25χλμ/ώρα για να σταματήσει ομαλά να τροφοδοτεί τον πίσω τροχό με δύναμη από εκείνο το σημείο και πάνω. Εννοείται ότι τις περισσότερες φορές μέσα στην πόλη ο αναβάτης θα επιλέξει την μεγαλύτερη υποβοήθηση, ενώ τα υπόλοιπα τρία επίπεδα, σε κάποια πιο χαλαρή βόλτα που δεν θα έχει να ανταγωνιστεί αυτοκίνητα, scooter και

Το Haibike Urban είναι ένα ηλεκτρικό ποδήλατο πόλης και ανήκει στην κατηγορία fitness, που έχει ρίζες στις κούρσες.



παπιά. Το θετικό με ένα καλό ποδήλατο που έχει μια επίσης καλή υποβοήθηση είναι ότι ο ηλεκτροκινητήρας δεν "αναιρεί" τον αναβάτη, που θα θέλει να κάνει μαζί του γυμναστική, ή έστω να ...ιδρώσει σε κάποια βόλτα. Τα φρένα της Shimano αν και είναι η οικονομικότερη σειρά προσφέρουν αρκετά καλή απόδοση και δύναμη, παρ' όλο που οι δίσκοι είναι 160mm και εμπρός και πίσω, κάτι που απαιτεί να είναι κάποιος προσεκτικός μαζί τους. Αλλιώς η περίσσεια δύναμη του Bosch κινητήρα θα τους κάνει να "μπλεδιάσουν" άμεσα, ειδικά απ΄ όσους αναβάτες δεν είναι εξοικειωμένοι να φρενάρουν πρώτα με το εμπρός φρένο. Οι τροχοί με τα ψηλά στεφάνια προσφέρουν αρκετά μεγάλη αντοχή για να αντιμετωπιστούν οι λακκούβες των ελληνικών αστικών κέντρων, ενώ εάν φροντίζεις με ευλάβεια τα ανοικτά ρουλεμάν στα κέντρα της Shimano, θα βγάλουν πολλά χιλιόμετρα. Πάντως οι τροχοί θα ήταν η πιο καλή αναβάθμιση που θα μπορούσε να κάνει κανείς στο συγκεκριμένο e-bike. Τέλος, η 10πλη μετάδοση μοιάζει ξεπερασμένη- στα MTB πλέον υπάρχει 12άρα κασέτα- αλλά από την άλλη, οι 10 ταχύτητες δείχνουν υπερβολή σε ένα ηλεκτρικό ποδήλατο. Ευτυχώς πάντως η Bosch έμεινε πιστή στον μονό δίσκο εμπρός λες και γνώριζε προς τα που θα κινηθεί η αγορά στα "χωματερά" ποδήλατα, που σίγουρα ταιριάζει περισσότερο και στην κατηγορία fitness.




EXPLORE. ENJOY.
GIVI
X.16 VOYAGER
Το X.16 Voyager είναι ένα κράνος κατάλληλο για να καλύψει τις ανάγκες του αναβάτη που αγαπά τα full-face κράνη αλλά, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, θέλει την άνεση και την εφαρμογή ενός σπαστού κράνους.
Το X.16 Voyager έχει κέλυφος από θερμοπλαστικό και βελτιωμένο σύστημα αερισμού. Το σαγόνι μπορεί να ανοίξει, η κύρια ζελατίνα είναι «Pinlock Ready» και το σκιάδιο ελέγχεται από ένα εσωτερικό ατσάλινο καλώδιο. Επιπλέον, είναι εφοδιασμένο με υποσιάγωνο, μάσκα χνώτων, μια μικρομετρική πόρπη για ταχεία απελευθέρωση και αφαιρούμενη και πλενόμενη, αντιβακτηριδιακή εσωτερική επένδυση.
€ 139.00
gloss white (B910)
matt titanium (G768)
matt black (N900)
Αθήνα
Καλλιρόης 43 - 45 - 210 92 22 349
Θεσσαλονίκη
Κ. Καραμανλή 145 - 2310 946 800
Factory Shop Σίνδος - 2310 795 052
www.motomarket.gr
MOTO MARKET® motorcycle accessories

ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ



Οι οδηγίες της ΕΕ, με τις οποίες συμμορφώνεται φυσικά και η Ελλάδα ως χώρα μέλος, ορίζουν τα ακόλουθα για τις άδειες οδήγησης δίτροχων:

AM κατηγορία – 50 κ.εκ., μέγιστη ταχύτητα 45 χλμ./ώρα

Είναι το πρώτο δίπλωμα που μπορεί να αποκτήσει κανείς, αν και εφόσον έχει συμπληρώσει το δέκατο έκτο (16) έτος της ηλικίας του. Με αυτό, μπορεί να οδηγεί δίκυκλα των οποίων η μέγιστη ταχύτητα δεν ξεπερνά τα 45 χλμ./ώρα και αν αυτά κινούνται από κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυβισμός τους δεν ξεπερνά τα 50 κ.εκ.

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:

1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

**Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας B <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα 12.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

Ο υποψήφιος οδηγός, συμπληρώνει μια υπεύθυνη δήλωση για την χορήγηση άδειας οδήγησης κατηγορίας ΑΜ και μια αίτηση εκτύπωσης της άδειας οδήγησης και όλος ο φάκελος κατατίθεται στην Υπηρεσία Μεταφορών & Επικοινωνιών της Περιφερειακής ενότητας ή του Περιφερειακού διαμερίσματος της Περιφέρειας του τόπου κατοικίας του.

*** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας B <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της άδειας οδήγησης κατηγορίας Β.*

Α1 κατηγορία – 125 κ.εκ., μέγιστη ισχύς 11 Kw

Απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση διπλώματος κατηγορίας Α1, είναι ο υποψήφιος οδηγός να έχει συμπληρώσει το δέκατο όγδοο (18) έτος της ηλικίας του. Με την κατοχή του, επιτρέπεται να οδηγεί κανείς δίκυκλα και τρίκυκλα μέγιστης χωρητικότητας 125 κ.εκ. και μέγιστης ισχύος 11 Kw (15 Kw για τα τρίκυκλα)

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:



1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

*Αν ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, δεν χρειάζεται η παρακολούθηση των 10 ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο μοτοσικλέτας (1) και οι 20 ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο του ΚΟΚ (2). Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός πρακτικών μαθημάτων (3) πέφτει στα επτά.

***Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα 12.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

**** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας ΑΜ ή Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της υπάρχουσας άδειας οδήγησης ΑΜ ή Β.*

Α2 κατηγορία – Μέγιστη ισχύς 35 Kw

Οι ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση άδειας οδήγησης Α2, θα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το εικοστό (20) έτος της ηλικίας τους. Με την απόκτηση του διπλώματος κατηγορίας Α2, επιτρέπεται να οδηγούνται δίτροχα μέγιστη ισχύος 35 Kw ονομαστικής ή μειωμένης, με την χρήση ειδικού kit. Στην δεύτερη περίπτωση ωστόσο, θα πρέπει η αρχική ονομαστική ισχύς της μοτοσικλέτας, πριν την μείωση, να μην υπερβαίνει το διπλάσιο των 35 Kw, δηλαδή 70 Kw. Για παράδειγμα, μια superbike με ονομαστική ισχύ 140 Kw, ακόμα και αν μειωθεί η ισχύς της στα 35 Kw, δεν επιτρέπεται να οδηγηθεί με δίπλωμα Α2.

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:

1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

**Αν ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος διπλώματος κατηγορίας ΑΜ ή Α1, δεν χρειάζεται η παρακολούθηση των 10 ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο μοτοσικλέτας (1) και οι 20 ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο του ΚΟΚ (2). Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός πρακτικών μαθημάτων (3) πέφτει στα επτά.*

***Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα δώδεκα.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

***** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, Α1 ή Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της υπάρχουσας άδειας οδήγησης ΑΜ, Α1 ή Β.*

Α κατηγορία – Απεριόριστο

Με το δίπλωμα κατηγορίας Α, δεν υπάρχει περιορισμός στην ισχύ και στον κυβισμό των μοτοσικλετών που μπορούν νόμιμα να οδηγηθούν. Απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση του, είναι να έχει συμπληρωθεί το εικοστό τέταρτο (24) έτος της ηλικίας των ενδιαφερόμενων. Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Α2 για δύο έτη, το όριο της ηλικίας πέφτει στα είκοσι δύο (22) έτη.

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:

1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

**Αν ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, Α1 ή Α2, δεν χρειάζεται η παρακολούθηση των 10 ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο μοτοσικλέτας (1) και οι 20 ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο του ΚΟΚ (2). Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός πρακτικών μαθημάτων (3) πέφτει στα επτά.*

***Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα δώδεκα.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

**** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, Α1, Α2 ή Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της υπάρχουσας άδειας οδήγησης ΑΜ, Α1, Α2 ή Β.*



22 Ιουλίου –

Εγκαίνια πίστας Flat Track στην Ελλάδα & δωρεάν μάθημα!

Στις εγκαταστάσεις του Riding School λίγο έξω από την Αθήνα θα λειτουργήσει η πρώτη Flat Track πίστα στην Ελλάδα! Τα εγκαίνια θα πραγματοποιηθούν στις 22 Ιουλίου και δέκα τυχεροί, έπειτα από κλήρωση, θα παρακολουθήσουν σεμινάριο με τεχνικές οδήγησης flat track από τον κορυφαίο Freestyler aaron Colton. Ο διαγωνισμός για τις θέσεις τρέχει στα πρατήρια της ΕΚΟ. Μην το χάσετε!



26 Ιουλίου -

Απογευματινός Κινηματογραφικός Περίπατος στην Πλάκα

Την Τετάρτη 26 Ιουλίου στις 19.30 το Μουσείο Σχολικής Ζωής και Εκπαίδευσης οργανώνει περίπατο στην Πλάκα. Ξεκινώντας από την ιστορική οδό Τριπόδων θα ταξιδέψει τους συμμετέχοντες σε κινηματογραφικές και λογοτεχνικές ιστορίες κάτω από την Ακρόπολη, με ταινίες που άφησαν εποχή κι έχουν γυριστεί στους δρόμους, στα σπίτια και στα ταβερνάκια της Πλάκας!

Έως 30 Ιουλίου -

Athens Photo Festival 2017

Το διεθνές φεστιβάλ γιορτάζει 30 χρόνια παρουσίας και επιστρέφει φέτος με τη θεματική «Still Searching». Το Athens Photo Festival αποτελεί ένα σημαντικό φεστιβάλ φωτογραφίας της Ν.Α. Ευρώπης και ένα από τα πέντε παλαιότερα στον κόσμο. Οι εκθέσεις του Φεστιβάλ αναπτύσσονται στους δύο ορόφους του Μουσείου Μπενάκη (Κτήριο Οδού Πειραιώς), διασταυρώνοντας φωτογραφικά έργα, βίντεο, αρχειακό υλικό και φωτογραφικά βιβλία 30 καλλιτεχνών από 85 χώρες. (photofestival.gr/home)





10-14 Αυγούστου -

Moto – Party στην Σύρο!

Καλοκαίρι, Σύρος και μοτοσικλέτα! Αν σας κάνει «κάτι» το τρίπτυχο αυτό, τότε μην χάσετε το Syros Rules Party τον Αύγουστο. Η ίδια ομάδα φίλων μαζί με το cafe bar Dastart που είναι στην Θεσσαλονίκη διοργανώνει ένα καλοκαιρινό πάρτι μοτοσυκλέτας το οποίο είναι προσκεκλημένοι όλοι οι φίλοι των δύο τροχών. Πληροφορίες για το ride και την εκδήλωση, cafe bar Dastart 2310- 515761.

3 Αυγούστου-15 Οκτωβρίου-

Έκθεση “Summer of Love” στη Σάμο

Στις 3 Αυγούστου εγκαινιάζεται από το Ίδρυμα Schwarz στο Art Space Pythagorion στη Σάμο, η έκθεση με τίτλο “Summer of Love“, εμπνευσμένη από το θρυλικό πλέον καλοκαίρι του 1967, το «καλοκαίρι της αγάπης», σε επιμέλεια της Κατερίνας Γρέγου.





28 Αυγούστου – 3 Σεπτεμβρίου –

2ο Διεθνές Φεστιβάλ Ντοκιμαντέρ «ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΟΡΑ»

Το Ελληνικό Ίδρυμα Ιστορικών Μελετών (ΙΔ.ΙΣ.ΜΕ.), ταξιδεύει στο Καστελλόριζο για το 2ο Διεθνές Φεστιβάλ Ντοκιμαντέρ «Πέρα από τα Σύνορα». Στόχος το Καστελλόριζο να αποτελέσει τόπο συνάντησης για τους δημιουργούς του ιστορικού και κοινωνικοπολιτικού ντοκιμαντέρ, προσελκύοντας σημαντικούς εκπροσώπους του κινηματογράφου, των γραμμάτων και τεχνών στο ακριτικό νησί από όλο τον κόσμο.

1-3 Σεπτεμβρίου –

20η Παγκρήτια Συνάντηση Μοτοσυκλετιστών

Να η ευκαιρία που ψάχνατε για να επισκεφτείτε την λεβεντογέννα Κρήτη! Το τριήμερο 1-3 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση που έχει γίνει πλέον θεσμός στην κατασκήνωση “Εξερευνητές”, στον Γεροπόταμο Ρεθύμνου. Θα συμμετέχουν όλες οι λέσχες του νησιού αλλά και η Περιφέρεια Κρήτης, ενώ τα έσοδα (μείον τα έξοδα) θα διατεθούν σε τρία ιδρύματα που έχουν ως αντικείμενο την προστασία των παιδιών.





Έως τις 10 Σεπτεμβρίου –

Μουσείο Φωτογραφίας Θεσσαλονίκης - “Πορτραίτα Ιστορίας”

“Πορτραίτα Ιστορίας. Βούλα Παπαϊωάννου - Δημήτρης Χαρισιάδης 1940-1960” είναι ο πλήρης τίτλος της έκθεσης φωτογραφίας που φιλοξενεί το Μουσείο Φωτογραφίας Θεσσαλονίκης δίνοντας την ευκαιρία στο κοινό να θαυμάσει από κοντά την ματιά δύο κορυφαίων φωτογράφων του 20ού αιώνα στις ταραγμένες εποχές του Β’ Παγκοσμίου Πολέμου και της ανασυγκρότησης στην Ελλάδα.



TRACTION CONTROL

Το Traction Control είναι ένα σύστημα ασφαλείας που ελέγχει την περιστροφή του πίσω τροχού και αποτρέπει την υπερστροφής ισχύος αυτού, λόγο απότομου ανοίγματος του γκαζιού ή λόγο μεταβολής της πρόσφυσης.

Η λειτουργία του βασίζεται στην παρακολούθηση της ταχύτητας περιστροφής του πίσω τροχού (ή των στροφών του κινητήρα) συναρτήσει της ταχύτητας της μοτοσικλέτας. Όταν το σύστημα διαγνώσει απότομη αύξηση της περιστροφής του πίσω τροχού ή απότομο ανέβασμα των στροφών του κινητήρα που να μην δικαιολογείται από την ταχύτητα κίνησης και το άνοιγμα του γκαζιού, τότε παρεμβαίνει, μειώνοντας την ισχύ του κινητήρα (ρυθμίζοντας την τροφοδοσία ή την ανάφλεξη), ώστε να ανακτηθεί η πρόσφυση. Όπως και με το ABS, έτσι και με το Traction Control, η εξέλιξη “τρέχει” με γεωμετρική πρόοδο και πλέον μπορούμε να μιλάμε για συστήματα που κάνουν εντελώς “αθόρυβα” την δουλειά τους, χωρίς ο αναβάτης να αντιλαμβάνεται πότε αυτά παρεμβαίνουν. Είναι επίσης πολύ συνηθισμένο φαινόμενο το Traction Control να προσφέρεται με δυνατότητα ρύθμισης σε πολλά επίπεδα, σε ένα εύρος που κυμαίνεται από πλήρη εξάλειψη της υπερστροφής, μέχρι την δυνατότητα απολαυστικών αλλά πλήρως ελεγχόμενων... “παντιλικιών”



NORDCAP FIGHT AIR SUMMER JACKET

OPTIONAL



NORDCAP INSIDER

Θερμική επένδυση που φοριέται και μόνη της ως αυτόνομο jacket ή με μπουφάν, επεκτείνοντας έτσι τη διάρκεια χρήσης τους



NORDCAP
BACK PROTECT LEVEL -2

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Μεγάλα πάνελ από πλέγμα υψηλής αντοχής.
- CE EN 1621-1 προστασίες σε ώμους και αγκώνες
- Αφαιρούμενη αντιανεμική μεμβράνη
- Προστασία πλάτης.
- Ανακλαστικά ένθετα.

ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ

- Προστασία πλάτης CE EN 1621-2 (Level 2)
- Αφαιρούμενη θερμική επένδυση "Insider"

MARKET NEWS

ACCESSORIES•ΕΝΔΥΣΗ•ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

2017

ΙΟΥΛΙΟΣ ΤΕΥΧΟΣ 2



Piaggio: Νέα χαμηλότερη τιμή για Beverly 300

Το Piaggio Beverly 300 ABS, ένα από τα best sellers της ελληνικής αγοράς διατίθεται σε νέα χαμηλότερη τιμή, 4.090 ευρώ, που μεταφράζεται σε όφελος 290 ευρώ. Ειδικότερα οι τιμές των εκδόσεων του Beverly διαμορφώνονται ως εξής:
Beverly 300 ABS: 4.090 ευρώ
Beverly 300 S ABS: 4.090 ευρώ
Beverly 300 "POLICE" ABS: 4.190 ευρώ

Επισκεφτείτε σήμερα ένα σημείο πώλησης Piaggio για να επιλέξετε την έκδοση που σας ταιριάζει και να επωφεληθείτε από τις προνομιακές τιμές που ισχύουν για περιορισμένο αριθμό οχημάτων.



Νέες τιμές Honda 2017

Το νέο της τιμοκατάλογο ανακοίνωσε η Honda, στον οποίο περιλαμβάνται τα Euro 4 Supra-X 125 Helmin, Astrea Grand 110, Vario 125 και Beat 110!
Ειδικότερα οι νέες τιμές της Honda έχουν ως εξής:



Μοντέλο	Τιμή (ευρώ)
CBR1000S1 Fireblade SP1 ABS	24.990
CBR1000RA Fireblade ABS	20.990
CBR500R ABS	6.990
CB1100EX ABS	14.690
CB1100RS ABS	15.690
CB650F ABS	8.490
CB500F ABS	6.690
CMX500 REBEL	6.890
VFR1200X Crosstourer	17.190
VFR1200X Crosstourer Sp. Color	17.390
VFR1200X DCT Crosstourer	18.190
VFR1200X DCT Crosstourer Sp. Color	18.390
CRF1000L Africa Twin ABS	14.990
CRF1000L Africa Twin ABS Sp. Color	15.290
CRF1000L Africa Twin ABS DCT	16.290
CRF1000L Africa Twin ABS DCT Sp. Color	16.590
VFR800X Crossrunner	13.890
NC750X ABS	8.390
NC750X ABS Adventure pack	9.600
NC750X ABS DCT	9.290
NC750X ABS DCT Adventure pack	10.500

Μοντέλο	Τιμή (ευρώ)
X-ADV 750 ABS DCT	12.450
X-ADV 750 ABS DCT Sp. Colo	12.650
CB500X ABS	7.150
CB500X ABS Travel pack	7.650
CRF250L RALLY	6.490
CRF250L	5.490
CB125F	2.790
MSX125	3.390
NC750D Integra ABS DCT	10.150
NC750D Integra ABS DCT Sp. Color	10.300
SH300A ABS TOP BOX	5.590
SH300A ABS TOP BOX SPORTY	5.740
SH150AD ABS TOP BOX	3.990
NSS125AD Forza	4.850
WW125EX2 PCX	2.940
ANC125 SH Mode	2.790
ACB125 VARIO - NEO	2.490
NSC110MPD VISION 110 16”	2.260
ACH110 BEAT - NEO	1.990
AFS125 SUPRA-X HELM-IN - NEO	2.620
AFS110 ASTREA GRAND - NEO	2.120

SYM: Προσφορές & Δράσεις, Καλοκαίρι 2017

Δώρα, προσφορές και ταξίδι από την Γκοργκόλης Α.Ε.!

Με 4 διαφορετικές προσφορές και δράσεις υποδέχεται η SYM το φετινό καλοκαίρι.

Ειδικότερα οι προσφορές και τα δώρα έχουν ως εξής:
-Cruisym Road Trip 2017 – Magna Grecia
www.roadtrip2017.sym.gr
30-35 scooters SYM θα πραγματοποιήσουν 8ήμερη διαδρομή, ακολουθώντας τα αρχαία ελληνικά μονοπάτια και πόλεις στην Νότια Ιταλία. Το ταξίδι θα πραγματοποιηθεί το



2ο 15ήμερο του Σεπτεμβρίου!
-Προσφορά σεμιναρίου ασφαλούς οδήγησης για τα Maxi scooters SYM
www.safe-riding.sym.gr
Με την αγορά ενός εκ των Maxsym, Cruisym, Citycom, GTS και Joy-ride, από 1η έως 21 Ιουλίου 2017 και μέχρι συμπλήρωσης των θέσεων μπορείτε να κερδίσετε τη συμμετοχή σας σε σεμινάριο ασφαλούς οδήγησης. Προβλεπόμενες θέσεις: Οι πρώτοι 27 που θα δηλώσουν συμμετοχή στο safe-riding.sym.gr με πλήρη και σωστά στοιχεία
Ημέρα σεμιναρίου: 29 Ιουλιου 2017 στην πίστα καρτ του Άγιου Κοσμά.
Συμβολική συμμετοχή σας στο πρόγραμμα, 10 ευρώ
-MAXSYM 600i ABS με δώρο ποδήλατο DAYTONA αξίας 485ευρώ
Με αγορά ενός μεγάλο MAXSYM η Γκοργκόλης Α.Ε. σας δίνει δώρο ένα ποδήλατο Daytona αξίας 485 ευρώ.
Μάθετε περισσότερα εδώ. (www.sym.gr/MAXSYM-gift-Daytona-bike)
-Διπλή προσφορά Citycom S 300i ABS
Με αγορά ενός Citycom έχετε δώρο έκπτωση 400ευρώ & Δωρεάν 4 χρόνια ΕΓΓΥΗΣΗ
Μάθετε περισσότερα κάνοντας κλικ εδώ. (www.sym.gr/CITY-COM-PROSFORA-400EURO-4XRONIA-EGGYISI)



DNA Filters: Βραβεύτηκε με το "Reddot Product Design Award 2017"!

Μεγάλη επιτυχία για την ελληνική εταιρεία φίλτρων αέρα

Η ελληνική DNA Filters, αποδεικνύει περίτρανα, για ακόμη μια φορά, ότι είναι πρωτοπόρος σε παγκόσμιο επίπεδο στον χώρο της, καθώς βραβεύτηκε με το διεθνούς κύρους, κορυφαίο βραβείο σχεδιασμού προϊόντος "Reddot Product Design Award 2017"!
Η διεθνής αναγνώριση και βράβευση του καινοτόμου σχεδιασμού, η κορυφαία ποιότητα των προϊόντων της και η εμμονή στην τελειότητα κάνουν υπερήφανους τους εκατομμύρια φίλους και χρήστες, που εμπιστεύονται και χρησιμοποιούν τα διάσημα πλέον φίλτρα αέρος DNA.
Ο Μάριος Νικολαΐδης, Μηχανολόγος Μηχανικός R&D / Production Manager της Ελληνικής DNA Filters, σχεδίασε μια σειρά από καινοτόμα φίλτρα αέρος, τα οποία συνδυάζουν την τεχνολογία φιλτραρίσματος DNA με ειδικά συνθετικά «δέρματα» σε ποικιλία χρωμάτων!



Ο χείμαρρος του customizing που τον τελευταίο χρόνο έχει παρασύρει όλον τον κόσμο στην δημιουργία Cafe racers, Trackers, Bobbers, Cruisers, έδωσε το έναυσμα στον Μάριο Νικολαΐδη για την δημιουργία των καινοτόμων φίλτρων αέρος DNA, με την ονομασία «Leather Top»! Με τη νέα, βραβευμένη σειρά DNA Leather Top Filters, το φίλτρο αέρος αποτελεί πλέον απόλυτα ταιριαστό μέρος της εξωτερικής εμφάνισης των Custom μοτοσυκλετών, κάτι που προσδίδει επιπλέον αξία στις μοναδικές δίτροχες κατασκευές, έτοιμο να ικανοποιήσει και τον πλέον απαιτητικό δημιουργό!
Το «συνθετικό δέρμα» παντρεύτηκε με την κλασική φιλτροχοάνη, με την χρήση τεχνολογίας αιχμής «in mould fusion», σε σχήματα «εξάγωνα», «οβάλ» και «ύψιλον» και σε χρώματα, καφέ, μπεζ, πράσινο, κίτρινο, μπλε, γκρι, πορτοκαλί, κόκκινο!

Το δε δέρμα έχει 3D κυρτό σχήμα με το «D» της DNA χαραγμένο στο κέντρο. Έτσι δημιουργήθηκε μια απίστευτη παλέτα σχημάτων και χρωμάτων, που σε συνδυασμό με τα κορυφαία χαρακτηριστικά λειτουργίας υψηλής απόδοσης και υλικά φιλικά προς το περιβάλλον, στην κυριολεξία συνεπήρε τους κριτές του διαγωνισμού Reddot 2017!
Η απονομή του βραβείου «Reddot Product Design Award 2017» θα λάβει μέρος στης 3 Ιουλίου 2017, στο Essen της Γερμανίας, στο Design Zentrum Nordrhein Westfalen, και τα βραβευμένα Leather Top φίλτρα DNA θα παρουσιαστούν στο «Reddot Design Year Book 2017-2018», καθώς επίσης και στο μουσείο «Reddot Design Museum» της Γερμανίας & της Σιγκαπούρης!
Ο εν λόγω θεσμός βραβείων « RED DOT» αποτελεί τα “Όσκαρ” του βιομηχανικού σχεδιασμού και design, μια τιμητική διάκριση την οποία η DNA κατακτά για δεύτερη φορά!



Παπουτσάς Frames

Νέα συνεργασία με TNK

Η εταιρία Δημήτρης Βας. Παπουτσάς “Papoutsas Frames”, εξειδικευμένη στην επισκευή εμπρόσθιων συστημάτων μοτοσυκλετών (πιρουνιών), γνωρίζοντας τις ανάγκες της αγοράς και με στόχο πάντοτε την μέγιστη ικανοποίηση του πελάτη και την κορυφαία ποιότητα του τελικού αποτελέσματος, ξεκίνησε συνεργασία με τον Ιταλικό οίκο TNK, κατασκευαστή καλαμιών εμπρόσθιων συστημάτων μοτοσυκλετών.
Έχοντας γνώμονα πρώτα την επισκευή και όχι την αντικατάσταση των μερών, η Papoutsas Frames, με δεκαετίες εμπειρίας, διατηρεί στο ίδιο υψηλό επίπεδο την ποιότητα της επισκευής, δίνοντας πλέον και μια σίγουρη λύση σε περιπτώσεις που καθίστανται αδύνατες επισκευής. Τηρώντας ένα μεγάλο όγκο αποθεμάτων και με τιμές προσαρμοσμένες, στην σημερινή πραγματικότητα δίνει λύση σε κάθε ανάγκη επισκευής.

Papoutsas Frames
Δημήτρης Βας Παπουτσας
Βελβενδού 36α, Άνω Κυψέλη 11364
Τηλ.: 210-8655157





SWM - Ανακοινώθηκαν νέες τιμές

Και για το πολυαναμενόμενο Superdual

Η Δέλτα Μοτοσυκλέτες Ε.Ε., επίσημη αντιπρόσωπος της SWM Motorcycles ανακοίνωσε νέες τιμές για τα μοντέλα της φίρμας, με ισχύ από 1/6/2017.
Στις τιμές περιλαμβάνονται 12 μοντέλα, από τα “μικρά” RS 125 R & SM 125 R, έως το μεγάλο Superdual σε δύο εκδόσεις (T & X).
Και Enduro έχουμε, και SM, και On-Off αλλά και Roadsters.



Citycom S.300i F4 ABS - Τώρα με 4 χρόνια εγγύηση!

Το καλύτερο δώρο από το δίκτυο της SYM

Τώρα, μπορείς να κάνεις το αγαπημένο σου scooter - Citycom S.300i ABS - με ΔΩΡΟ την επέκταση εγγύησης από 2 σε 4 χρόνια σε επιλεγμένους συνεργάτες SYM.

Το νέο CITYCOM S.300i έρχεται με στάνταρ ABS και προδιαγραφές EURO4 συνδυάζοντας:

Εξαιρετικές επιδόσεις

• Κινητήρας F4 με απόδοση 27.5 PS
• 30% μεγαλύτερη ιπποδύναμη από άμεσα ανταγωνιστικό μοντέλο
Οικονομία
• Κατανάλωση καυσίμου EURO 4, 3.46 lit/100km

Ασφάλεια
• Ασφαλή εξελιγμένη πέδηση συστήματος ABS
• Φρένα με τη μεγαλύτερη εμπρός δισκόπλακα 288mm και πίσω 260mm
• Ζάντες 16″

Εξοπλισμό
• Οπίσθιος φανός LED
• Κεντρικός μαγνητικός διακόπτης ασφαλείας
• 12V παροχή φόρτισης κινητού
• Κεντρικό – πλαϊνό σταντ
• Αναδιπλούμενα μασπιέ συνεπιβάτη
• Ρεζερβουάρ 10 λίτρων
• Διπλά ρυθμιζόμενα αμορτισέρ
• Πολυεδρικοί δυνατοί προβολείς

CITYCOM S.300i ABS 3.995€ τιμή μετρητοίς



Χρηματοδοτικό Zero2Ride στην BMW Παναγιωτόπουλος

Με 0% επιτόκιο από τη BMW Financial Services

Το νέο χρηματοδοτικό πρόγραμμα Zero2Ride από τη BMW Financial Services είναι στην BMW Παναγιωτόπουλος!

Τα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου χρηματοδοτικού είναι τα εξής: 0% επιτόκιο, προκαταβολή από 30% και διάρκεια έως 36 μήνες, αφορά καινούριες μοτοσυκλέτες και συγκεκριμένα όλα τα μοντέλα της BMW Motorrad και ισχύει μέχρι και τις 31 Ιουλίου 2017.

Παράλληλα, είναι διαθέσιμα τα γνωστά πλέον προγράμματα 3asyRide Plus και Easy2Ride Plus.

Μάθε όλες τις λεπτομέρειες στη BMW ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ

Τηλ.: 2106046940

e-mail: info@bmw-panagiotopoulos.gr

https://www.facebook.com/BMW.PANAGIOTOPOULOS/?fref=mentions



Βαλίτσα GIVI B34N / B34NT Top Box Monolock

Χώρος για όλα τα απαραίτητα

Μεσαίου μεγέθους βαλίτσα GIVI B34N Monolock, με χωρητικότητα 34 λίτρων. Σε μαύρο χρώμα με καπάκι με εφέ carbon fibre. Χωράει άνετα ένα κράνος full face. Περιλαμβάνεται universal σύστημα τοποθέτησης. Διαθέτει αυτόματο σύστημα ανοίγματος / απόσπασης: το επάνω κουμπί ώθησης επιτρέπει το άνοιγμα της βαλίτσας, ενώ με το κάτω αποσπάται από την πλάκα. Για μεγαλύτερη άνεση του συνεπιβάτη, μποείτε να βάλετε την πλάτη E131S της GIVI.
Περιλαμβάνεται universal σύστημα τοποθέτησης.
Μέγιστο φορτίο: 3 kg
Όγκος: 34 λίτρα
Διαστάσεις: 340 x 455x 425 mm (ύψος x βάθος x πλάτος)
Χωρητικότητα: Χωράει άνετα ένα κράνος full face
Τιμή: 125 ευρώ

MOTO MARKET
Τηλ: 2310 795 615

Κράνος Airoh Valor

Με εντυπωσιακά γραφικά και σχεδίαση

Το πιο πρόσφατο full-face κράνος από της Airoh, σχεδιασμένο για αναβάτες που προτιμούν πιο σπορ εμφάνιση.
Προηγμένος και επιθετικός σχεδιασμός που επιτυγχάνεται περαιτέρω με ένα επαναστατικό σύστημα εξαερισμού με 8 ζώνες που εγγυώνται μέγιστη απόδοση.
Με 2 διαφορετικά μεγέθη για το εξωτερικό κέλυφος, ένα ευρύ φάσμα γραφικών και εσωτερικό αφρώδες EPS σε διαφορετικές πυκνότητες, για αυξημένη ασφάλεια.
Το Valor διαθέτει επίσης μεγάλη ζελατίνα, που μεγιστοποιεί το διαθέσιμο οπτικό πεδίο και προσφέρει αυξημένη ενεργητική ασφάλεια ενώ δέχεται επίσης και ζελατίνα Pinlock.
Χαρακτηριστικά:
- Κέλυφος από Thermoplastic HRT
- 2 μεγέθη κελύφους
- Εσωτερικό κέλυφος EPS με διαφορετικές πυκνότητες για αυξημένη ασφάλεια.
- Ζελατίνα με μεγάλο οπτικό πεδίο
- Δέχεται Pinlock
- Σύστημα εξαερισμού 8 ζωνών
- Βάρος περίπου.
1400 γραμμάρια + - 50 γραμμάρια
- ECE 2205
Τιμή: Από 119,99 ευρώ (τα μονόχρωμα)



Μπουφάν Nordcap Eolos

Δροσιά το καλοκαίρι



Καλοκαιρινό μπουφάν με μεγάλα πάνελ από πλέγμα υψηλής αντοχής στην τριβή. Εξοπλισμένο με CE EN 1621-1 πιστοποιημένεσί προστασίες στους ώμους και τους αγκώνες, και προστασία πλάτης.

ΥΛΙΚΟ
Ιδιαίτερα ανθεκτικό στην τριβή.
Διάτρυτο ύφασμα.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
CE EN 1621-1 αφαιρούμενα προστατευτικά στους αγκώνες και τους ώμους.
Αφαιρούμενο προστατευτικό πλάτης.
Δέχεται προστασία πλάτης memory foam CE EN 1621-2 (Level 2)

ΕΡΓΟΝΟΜΙΑ
Ιμάντες προσαρμογής στη μέση και στον καπό με velcro.
Ρύθμιση στα μανίκια με κουμπιά.

ΑΛΛΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
Αφαιρούμενη αδιάβροχη και διαπνέουσα μεμβράνη, που φυλάσσεται σε ειδική θήκη.
Προαιρετικά δέχεται την αφαιρούμενη θερμική επένδυση “Insider”
Μαλακός γιακάς.
2 εξωτερικές τσέπες.
Ανακλαστικά ένθετα.

Τιμή: 89,90 ευρώ
MOTO MARKET
Τηλ: 2310 795 615

Μποτάκι Forma Rookie Pro Lady

Κομψότητα και ασφάλεια

Εξωτερικό:
Suede δέρμα και Cordura®.
Σόλα από καουτσούκ διπλής πυκνότητας
Μαλακή γλώσσα από δέρμα Suede, με εσωτερική επένδυση mesh.
Κλείσιμο με κορδόνια και ρυθμιζόμενο velcro
(συμπεριλαμβάνονται ανταλλακτικά κόκκινο κορδόνια)
Πίσω ανακλαστικά ένθετο.

Εσωτερικό:
Επένδυση mesh για ομαλή κυκλοφορία του αέρα / αστράγαλο TPU
Φορμαρισμένες προστασίες TPU στους αστραγάλους
Εσωτερική επένδυση με memory foam
Ενδιάμεση σόλα PP Mid Dual Flex με αντι-σοκ αισθάνθηκε
Αντιβακτηριακός πάτος με A.P.S. (Σύστημα Air Pump)

Τιμή: 99 ευρώ
MOTO MARKET
Τηλ: 2310 795 615



Ετήσιος κατάλογος μοτοσυκλέτας 2017

BIKEIT! MAGAZINE

MOTORCYCLE CATALOG 2017!



bikeit!gr

ISSN 2322-48
9 772357 232248

Ετήσιος κατάλογος ένδυσης μοτοσυκλέτας 2017

BIKEIT! MAGAZINE

RIDERS WINTER CATALOG 2017!



bikeit!.gr

ISSN 2322-48
9 772357 232248

Οδηγός Αγοράς Αναβάτη
Κράνη - Jacket - Παντελόνια- Γάντια
- Μπότες - Casual - Off Road